VOL. 7, N. 6 | NOVEMBRE_DICEMBRE 2016

orizzonte Cina

grafica e impaginazione: www.glamlab.it

La *Belt & Road Initiative*: la globalizzazione secondo Pechino

La *Belt & Road Initiative* e il nuovo globalismo sinocentrico di Pechino | *Enrico Fardella*

La geo-economia marittima, la Cina e la nuova centralità del Mediterraneo | *Massimo Deandreis*

L'impatto della Belt & Road Initiative sull'economia italiana | *Giorgio Prodi*

La dimensione people-to-people nella *Belt & Road Initiative*: come un pubblico strategico cinese percepisce l'Italia | *Giovanni Andornino*

La Via della seta nei Balcani: contesto e prospettive | *Anastas Vangeli*

Sicurezza, stabilità e interessi sulle sponde del Mar Rosso: il ruolo dei caschi blu cinesi | *Andrea Ghiselli*

Europa&Cina
La Via della seta marittima e il Mediterraneo | *Nicola Casarini* e *Lorenzo Mariani*

Cinesitaliani
L'importanza crescente degli studenti universitari cinesi per la società italiana | *Daniele Brigadoi Cologna*

Recensione
Li Kunwu e Philippe Ôtié, Una vita cinese. Il tempo del padre | *Giuseppe Gabusi*

Al 47° World Economic Forum di Davos (17-20 gennaio 2017) è intervenuto per la prima volta un Presidente in carica della Repubblica popolare cinese. Xi Jinping, alla testa di una numerosa delegazione composta dai vertici di alcune delle maggiori imprese cinesi, ha tenuto un discorso in cui ha ribadito la necessità di rafforzare una "globalizzazione inclusiva", sottolineando che la Cina appoggia "accordi di libero scambio regionali che siano aperti, trasparenti e vantaggiosi per tutti i partner" e si oppone a derive protezionistiche.

Registrato con il n.177 del 26/5/2011 presso la Sezione Stampa e Informazione del Tribunale di Roma - ISSN 2280-8035

IAI Istituto Affari Internazionali

twai Torino World Affairs Institute

Rivista bimestrale di politica, relazioni internazionali e dinamiche socio-economiche della Cina contemporanea

orizzonteCina
VOL. 7, N. 6 | NOVEMBRE_DICEMBRE 2016

DIRETTORE RESPONSABILE
Gianni Bonvicini, IAI

DIRETTORE
Giovanni Andornino, Università di Torino e T.wai

COMITATO DI REDAZIONE
Simone Dossi (coordinatore), Università degli Studi di Milano e T.wai
Daniele Brigadoi Cologna, Università degli Studi dell'Insubria e T.wai
Daniele Brombal, Università Ca' Foscari di Venezia e T.wai
Nicola Casarini, Istituto Affari Internazionali (IAI)
Carlotta Clivio, LSE-PKU graduate student e T.wai
Enrico Fardella, Peking University e T.wai
Giuseppe Gabusi, Università di Torino e T.wai
Andrea Ghiselli, Fudan University e T.wai
Emma Lupano, Università degli Studi di Milano
Giorgio Prodi, Università di Ferrara e T.wai
Flora Sapio, Australian National University e T.wai

AUTORI
Giovanni Andornino, ricercatore e docente di Relazioni internazionali dell'Asia orientale, Università di Torino; Vice presidente e responsabile del programma "Global China", T.wai
Daniele Brigadoi Cologna, ricercatore e docente di lingua e cultura cinese, Università degli Studi dell'Insubria; Research Fellow T.wai; socio fondatore dell'agenzia di ricerca e intervento Codici
Nicola Casarini, responsabile di ricerca Asia, Istituto Affari Internazionali (IAI)
Massimo Deandreis, Direttore generale, SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; Presidente, GEI - Associazione italiana degli economisti d'impresa
Enrico Fardella, tenured associate professor, Peking University; non-resident research fellow, T.wai
Giuseppe Gabusi, docente di International political economy e political economy dell'Asia orientale, Università di Torino; responsabile del programma di ricerca "Changing World Politics", T.wai
Andrea Ghiselli, dottorando in Relazioni internazionali, Fudan University; junior research fellow, T.wai
Lorenzo Mariani, assistente di ricerca, Istituto Affari Internazionali (IAI)
Giorgio Prodi, professore associato di Economia applicata, Università di Ferrara; research fellow, T.wai
Anastas Vangeli, dottorando, Graduate School for Social Research dell'Accademia polacca delle scienze; Claussen-Simon PhD Fellow, ZEIT-Stiftung Ebelin und Gerd Bucerius; junior research fellow, T.wai

GLI ISTITUTI
Ente senza scopo di lucro, l'Istituto Affari Internazionali (IAI), fu fondato nel 1965 su iniziativa di Altiero Spinelli. Svolge studi nel campo della politica estera, dell'economia e della sicurezza internazionale. L'Istituto è parte di alcune delle più importanti reti di ricerca internazionali e pubblica due riviste: The International Spectator e Affarinternazionali.
Costituito nel 2009, il Torino World Affairs Institute (T.wai) conduce attività di ricerca, policy analysis, alta formazione e dialogo track-1.5 nell'ambito di tre programmi: Global China, Violence & Security, Changing World Politics. Pubblica il trimestrale RISE Relazioni internazionali e International political economy del Sud-est asiatico, e Human Security.

In linea con la programmazione tematica dei volumi di *OrizzonteCina*, la Redazione accoglie manoscritti in lingua italiana e inglese coerenti con l'approccio multi-disciplinare della rivista. Tutti i manoscritti vengono sottoposti a verifica redazionale (*desk review*) e successivamente a revisione tra pari a singolo cieco (*one-side blind*). Gli autori che desiderano sottoporre un manoscritto o comunicare con la redazione sono invitati a scrivere a orizzontecina@iai.it

La *Belt & Road Initiative* e il nuovo globalismo sinocentrico di Pechino

di Enrico Fardella

Una grande potenza si riconosce dal modo in cui concepisce lo spazio intorno a sé. La *Belt & Road Initiative* (Bri) è un perfetto esempio di questo principio. La Bri, il progetto di sviluppo eurasiatico lanciato dal Presidente Xi Jinping alla fine del 2013, di cui tratta questo numero di *OrizzonteCina*, è l'espressione più chiara del modo in cui da sempre la Repubblica popolare cinese e la sua *leadership* guardano al resto del mondo.

Sin dalla fondazione della Cina popolare, Mao interpretò i fenomeni globali, come il socialismo e il sistema bipolare della Guerra fredda, dal punto di vista degli interessi e delle ambizioni del proprio paese: sinizzò il marxismo-leninismo, adattandone il *software* all'*hardware* cinese, e creò tra i blocchi egemoni delle superpotenze lo spazio per una terza zona – allora detta "intermedia" – dove la Cina potesse essere al contempo indipendente e protagonista.

Era già una visione multipolare. Che poggiava su una strategia mirante al ritorno della Cina al centro del mondo e su una tattica incentrata sulla lotta contro le egemonie mutevoli in base alle circostanze: tra gli anni Quaranta e Cinquanta, il nemico della "zona intermedia" era identificato da Mao in Washington e nel capitalismo; alla fine degli anni Sessanta nel "social-imperialismo" egemonico di Mosca. Con l'avvento della riforma economica denghista e la sostituzione del radicalismo rivoluzionario maoista con il binomio "pace e sviluppo", la zona intermedia fu identificata con l'area bisognosa di emancipazione economica, il Terzo mondo, oppresso e sfruttato dai paesi più ricchi. Erano gli anni Ottanta, la Guerra fredda e le sue ideologie iniziavano a tramontare e lo sviluppo economico e le riforme che lo alimentavano divennero il nuovo obiettivo della rivoluzione.

Negli anni Novanta, con la progressiva integrazione della Cina nel sistema economico globale, culminata nell'ingresso nell'Organizzazione mondiale del commercio, la "zona intermedia" si integrava con il resto del mondo. È il momento in cui si afferma la teoria dello "sviluppo pacifico", che, come ha recentemente ricordato Matt Ferchen su *Foreign Affairs*, si fondava sull'idea rassicurante che lo sviluppo economico cinese fosse al contempo alimento e frutto della globalizzazione e delle sue interdipendenze. Tuttavia la partecipazione della Cina ai processi globali era ancora subordinata alla pervasiva egemonia statunitense. Di cui Pechino subiva le regole (specie all'interno degli organismi internazionali), ma sfruttava astutamente le garanzie – la sicurezza dei mari e il sistema di libero scambio – per rafforzare le proprie posizioni e togliere spazi alla potenza egemone.

Il progetto della *Belt & Road Initiative* (Bri) si comprende meglio se inserito in questa prospettiva di lungo periodo. Oggi, infatti, dice l'ultimo rapporto del National Intelligence Council, l'èra del dominio globale americano sta per concludersi e, di riflesso, anche l'ordine internazionale emerso dalla seconda guerra mondiale sembra destinato a trasformarsi. La Bri ne prende atto, recupera la logica virtuosa dell'interdipendenza, implicita nella teoria dello "sviluppo pacifico", e la applica a un nuovo ordine globale

gravitante questa volta intorno al "paese di centro" (*Zhongguo*, 中国), la Cina di Xi Jinping. È la globalizzazione 2.0: la globalizzazione "con caratteristiche cinesi".

Come ha scritto l'ex Vice-ministro degli esteri cinese He Yafei, la globalizzazione neoliberista sta ormai per essere travolta dalla marea del populismo, la reazione dei popoli alle dolorose diseguaglianze e alle crescenti dicotomie (di marxiana memoria) tra capitale e lavoro prodotte dalla *governance* occidentale. Il modello cinese, sia politico che economico, si è dimostrato invece, secondo il diplomatico cinese, molto più tenace, più adatto a resistere alla crisi economica e più efficace per ridurre la povertà e sostenere lo sviluppo. Sarà dunque la Cina, sostiene He Yafei, con il suo modello vincente, e un nuovo paradigma più inclusivo ed equilibrato, a guidare la nuova globalizzazione.

La Bri è la proiezione più evidente di questa nuova versione di paternalismo globalista cinese. Come dice lo stesso preambolo del suo "statuto" ufficiale, presentato nel marzo del 2015 dal governo cinese, la Bri è infatti un "impegno solenne di cui beneficeranno tutti i popoli del pianeta". È il ritorno del *Tianxia* (天下, "*all under heaven*"), la tradizionale visione cinese dell'ordine mondiale orientata verso un sistema di *governance* "cosmopolita" che trascende confini nazionali e geografici.

Questo concetto sta tornando di recente in auge a Pechino grazie alle pubblicazioni di Zhao Tingyang, *star* del dipartimento di filosofia dell'Accademia delle scienze sociali. Il mondo, dice Zhao, non è ancora diventato un'entità organica, ma vive ancora in uno stato hobbesiano di conflitto perenne. È dunque imperativo creare un sistema istituzionalizzato che promuova il benessere universale e non solo quello delle nazioni più forti. E la Cina, grazie alla propria tradizione del *Tianxia*, possiederebbe la ricetta ideale per realizzarlo. In realtà, rileva William Callahan, più che un ordine post-egemonico il *Tianxia* di Zhao sembra essere un aggiornamento dell'egemonia imperiale cinese fondato sul ridimensionamento dei confini concettuali tra le nozioni di impero, globalizzazione, nazionalismo e spirito cosmopolita.

Con il suo recente intervento al forum di Davos Xi Jinping ha dato il battesimo ufficiale a questa nuova vocazione globale di Pechino, di cui la Bri è la perfetta incarnazione in quanto primo vero disegno di ordine globale sinocentrico mai proposto dalla Repubblica popolare. Come si è detto in apertura, una tensione sinocentrica anima da sempre lo sguardo della Cina sul mondo, ma solo oggi, con il tramonto delle potenze egemoniche tradizionali e la nuova forza accumulata dal paese, si aprono spazi per la traduzione di questa tensione in un disegno organico e strutturato, in una nuova gerarchia globale con al centro Pechino.

La Bri non è dunque solo un'iniziativa diplomatica, seppur la più importante proposta sino ad oggi dal Presidente Xi, ma è anche e soprattutto una strategia di proiezione esterna mirante alla realizzazione del più ampio progetto inscritto nel "Sogno cinese" (*Zhongguo meng*, 中国梦): il rinascimento della nazione cinese e la trasformazione del paese in una società "moderatamente prospera" entro il 2021 – centenario della costituzione del Partito comunista cinese – e in un paese "forte e ricco" entro il 2049 – a cento anni dalla fondazione della Rpc. In quanto parte della complessa strategia per la realizzazione del "Sogno cinese", la Bri è

*L'iniziativa "*One Belt One Road*" (yi dai yi lu,* 一带一路*) venne lanciata alla fine del 2013 dal Presidente Xi Jinping. Il 7 settembre, intervenendo all'Università Nazarbayev del Kazakhstan, Xi proponeva l'idea di una "cintura economica della via della seta" (sichou zhi lu jingji dai,* 丝绸之路经济带*). Una seconda componente – di natura marittima – veniva aggiunta poche settimane dopo: il 3 ottobre, dinanzi al Parlamento indonesiano, Xi invitava a costruire una "via della seta marittima del XXI secolo" (ershiyi shiji haishang sichou zhi lu,* 二十一世纪海上丝绸之路*). Dall'accostamento dei due concetti nasceva così lo slogan "una cintura e una via". (Immagine: governo cinese)*

organicamente legata al progetto "Made in China 2025" ideato per la trasformazione del paese nel futuro *leader* della nuova rivoluzione industriale 4.0. Quest'ultima è incentrata sullo sviluppo dello "*smart manufacturing*" attraverso la sostituzione delle tecnologie straniere con tecnologie autoctone prima nel mercato interno e poi progressivamente anche su quello internazionale.

Ecco quindi, in sintesi, la strada per la realizzazione del "Sogno cinese": annientare la competizione straniera nei settori tecnologici e nei *network* produttivi di punta in Cina attraverso acquisizioni di aziende strategiche all'estero, trasferimenti tecnologici e investimenti massicci nella ricerca, e, allo stesso tempo, grazie agli strumenti politici e istituzionali sviluppati nella cornice della Bri, riorganizzare le catene globali del valore (*global value chains*) in modo da poter modellare il funzionamento dell'economia globale.

La Bri è dunque presentata come progetto mirante a una più efficiente integrazione tra economie apparentemente complementari. Tuttavia, come fa notare Bruno Maçães, quando si parla di divisione del lavoro lungo le catene del valore della produzione industriale, le scelte che riflettono gli interessi nazionali dei paesi nella regione compresa dalla Bri possono divergere e persino collidere. In questi casi non c'è dubbio che la Cina si trovi in una posizione privilegiata, in quanto promotrice dell'iniziativa, per il

raggiungimento dei propri interessi. Farebbero tutti così, se potessero, come vuole la scuola neorealista delle Relazioni Internazionali. È interessante tuttavia notare come l'enfasi paternalista che connota il *marketing* della Bri, e che tende a far leva sul mutuo beneficio per i paesi coinvolti e sugli aspetti "*win-win*" della cooperazione, conviva spesso – specie nelle pubblicazioni più tecniche sul tema – con un accento sull'"eccezionalismo cinese", che riflette la visione sinocentrica insita nel concetto di *Tianxia*.

Zhang Hongli *[in cinese]*, Vice-presidente della Industrial Construction Bank of China (ICBC) – ex responsabile Asia-Pacifico della Deutsche Bank e primo *executive* di banca straniera a essere ammesso nella *leadership* di una della quattro grandi banche commerciali statali – ha scritto uno degli articoli più interessanti in proposito. Zhang afferma chiaramente che la Bri deve servire alla promozione degli interessi nazionali cinesi, al ridimensionamento dell'influenza occidentale e alla creazione di un sistema economico regionale fondato sul modello cinese.

È la finanza, secondo Zhang, l'arma più importante per il raggiungimento di questi obiettivi. La regione della Bri, infatti, non è stata ancora in grado di sviluppare un efficiente sistema finanziario per lo sviluppo delle economie locali, gli investimenti in infrastrutture strategiche e l'aumento della produttività. La finanza cinese, sostiene l'autore, può e deve giocare un ruolo-chiave per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi utili al commercio. Le banche commerciali della Repubblica popolare devono avere un ruolo di avanguardia, come "soldati in prima linea", e impegnarsi a promuovere lo sviluppo dei paesi della regione e rafforzare la presenza della Cina attraverso l'internazionalizzazione del renminbi.

Secondo Zhang, la Bri deve fondarsi su un approccio dall'alto verso il basso (*top-down design*) che comprende due corollari strategici e sei cosiddette "combinazioni". I due corollari strategici sono: 1) mantenere la mentalità da grande potenza promuovendo i valori cinesi all'interno delle istituzioni, dei progetti e dei regolamenti della Bri, e scegliere sempre ciò che più si addice agli interessi nazionali cinesi, evitando di importare dall'esterno le cosiddette "*best practices*" occidentali; 2) concepire la Bri sempre dal punto di vista della "grande sicurezza", evitando ogni danno potenziale agli interessi nazionali e prevenendo ogni minaccia politica ed economica alle istituzioni finanziarie cinesi.

La strategia va poi attuata attraverso sei "combinazioni: 1) investire all'estero ma allo stesso tempo indurre le società dell'area Bri a partecipare al mercato cinese; 2) cercare di dare supporto finanziario ai paesi della Bri per favorirne lo sviluppo in modo da ricevere in seguito il loro appoggio e la loro amicizia; 3) combinare sempre sviluppo e sicurezza e assicurarsi che lo sviluppo non sia messo a repentaglio da alcun rischio; 4) promuovere il legame tra l'economia reale dei paesi Bri e il potere finanziario cinese in modo da favorire il controllo finanziario e l'influenza politica della Cina nella regione; 5) mantenere saldo e coerente il legame tra i livelli *macro* e *micro* del progetto e assicurarsi che gli obiettivi più importanti siano raggiunti attraverso l'implementazione di misure specifiche a livello più basso; 6) restare sempre flessibili: mentre si costruirà un sistema d'interdipendenza finanziaria tra la Cina e i paesi della Bri, sarà necessario avere strategie che si adattino ai diversi paesi e costruire allo stesso tempo sistemi di valutazione del rischio per sventare crisi potenzialmente dannose per gli interessi cinesi nell'area.

Per proteggere gli investimenti cinesi, conclude Zhang, è essenziale un approccio sistemico alla sicurezza che combini accordi bilaterali e multilaterali in cui gli aspetti commerciali e quelli legati alla sicurezza siano trattati in maniera integrata. Nello specifico, l'obiettivo è la modernizzazione delle infrastrutture IT tramite i *big data* per massimizzare le capacità di valutazione e gestione del rischio e lo sviluppo di società private di *contractors* militari, simili a quelle americane come Blackwater.

L'analisi di Zhang è già di per sé sorprendente per la capacità di proporre un approccio olistico alla Bri. Ma non meno sorprendente è il profilo stesso dell'autore. È difficile, infatti, immaginare un Vice-presidente di un'istituzione finanziaria italiana o europea che rediga un articolo del genere. Che invece ciò sia ritenuto normale in Cina deve far riflettere. La Cina oggi pensa in grande: pensa al mondo, a un mondo con al centro la Cina. E la Bri è, come detto, la proiezione più chiara di questo nuovo globalismo sinocentrico, il primo tentativo, secondo Fukuyama, di proselitismo politico-economico cinese nel mondo. La dimensione di questo tentativo ne rivela l'ambizione: la Bri è il progetto di politica industriale transnazionale più ambizioso mai concepito nella storia; neppure l'Unione europea dei tempi migliori avrebbe osato tanto. Probabilmente, come sostengono in molti, il progetto è sin troppo ambizioso e, se si vuole che funzioni, lo si dovrà ridimensionare, com'è probabile che accada.

Ciò non toglie che la Bri miri a rivoluzionare la geografia economica esistente – come mostra chiaramente l'articolo di Deandreis pubblicato in questo numero e dedicato alla nuova centralità che il Mediterraneo ha assunto grazie ai flussi commerciali asiatici – rivedendo la posizione dei suoi centri e delle sue periferie. La Bri presenta quindi molteplici sfide e opportunità per l'Europa e soprattutto per l'Italia, come suggerisce l'articolo di Giorgio Prodi. Ciò vale specialmente per alcune aree di interesse strategico tradizionale per il nostro paese come i Balcani e il Mar Rosso, come evidenziano le analisi di Anastas Vangeli e di Andrea Ghiselli.

Le opportunità potrebbero essere molteplici ma devono rispondere a una visione di lungo periodo, che non sottovaluti i pericoli a esse sottesi. Come hanno recentemente scritto Philippe Le Corre e Jonathan Pollack per la Brookings Institution, la sfida strategica per Europa e Stati Uniti infatti non è la trasformazione della Cina nella più grande economia del pianeta, ma la prospettiva che essa imponga concetti di *governance* globale alternativi a quelli occidentali: "includere la Cina in un ordine internazionale fondato su regole condivise non è una scelta, è una necessità". Gli esiti delle recenti trasformazioni politiche in Europa e negli Stati Uniti determineranno dunque i confini della Bri e il successo della nuova globalizzazione ispirata da Pechino. ●

La geo-economia marittima, la Cina e la nuova centralità del Mediterraneo

di Massimo Deandreis

Se si guarda l'andamento dell'interscambio commerciale (importazioni più esportazioni) da e verso i paesi della sponda Sud del Mediterraneo e quelli del Golfo – che in una logica allargata fanno parte integrante della dimensione geopolitica dell'area – dal 2001 a oggi si osserva una crescita costante: l'Italia è passata da 37,6 a 66,5 miliardi di dollari Usa, la Germania da 40,6 a 89,8, gli Stati Uniti da 82,9 a 168,5[1]. Chi però ha fatto un balzo impressionante è la Cina. Nell'area Mena (Middle East and North Africa) l'interscambio cinese è passato dai 21,3 miliardi di dollari Usa del 2001 ai 257,4 del 2015[2] con stime in crescita fino ai 283 miliardi del 2018[3]. La gran parte di questo commercio avviene via nave.

Questi dati essenziali consentono di comprendere l'evoluzione che è in corso e che tocca direttamente il futuro del Mediterraneo e la sua crescente centralità nella geo-economia marittima. Si tratta di un fenomeno che possiamo misurare anche dal peso che hanno le diverse rotte marittime globali. Se confrontiamo, ad esempio, i flussi di navi *container* lungo le tre maggiori rotte Est-Ovest nel ventennio 1995-2015 vediamo che mentre i transiti di *container* sulla rotta Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo) sono cresciuti dal 27% del 1995 al 42% del 2015, nello stesso periodo lungo gli assi "*Trans-Pacific*" e "*Transatlantic*" sono calati rispettivamente dal 53% al 44% e dal 20% al 13%[4].

L'accresciuta centralità del Mediterraneo si riscontra anche nella portualità. I porti del Mediterraneo (tra cui Tangeri in Marocco) hanno accresciuto sensibilmente le loro quote di mercato passando dal 27% del totale della portualità euro-mediterranea nel 2008 al 34% nel 2015. Questo avveniva mentre l'efficiente portualità del Nord Europa (Amburgo, Rotterdam e Anversa) calava leggermente dal 46% (2008) al 42% (2015).

Per essere ben compresi questi dati vanno letti contestualmente a quattro fenomeni tra loro interconnessi: il raddoppio del Canale di Suez e l'allargamento di quello di Panama, il crescente gigantismo navale e le nuove grandi alleanze nell'industria dello *shipping*.

Il raddoppio del Canale di Suez è avvenuto nel 2015. Si tratta di un'opera imponente che ha comportato lo scavo di un nuovo canale lungo 72 chilometri e profondo 24 metri che consente l'attraversamento nelle due direzioni contemporaneamente e il raddoppio del numero delle navi in transito giornaliero, con un tempo di passaggio fortemente ridotto. Il punto essenziale, però, è che il nuovo Canale di Suez consente il passaggio anche alle navi di grandissima dimensione[5].

Il nuovo Canale di Suez, aperto nel 2015, ha consentito l'attraversamento nelle due direzioni contemporaneamente, il raddoppio del numero delle navi in transito giornaliero e il passaggio di meganavi senza limiti di dimensione. Notevoli le conseguenze geo-economiche, con una nuova centralità del Mediterraneo nelle rotte fra Asia, Europa e America. (Immagine: Suez Canal Authority)

Il fenomeno del gigantismo navale sta infatti proseguendo senza sosta. Certo, le statistiche sulle navi porta-*container* in circolazione – che includono anche quelle costruite negli anni passati – mostrano che esse sono ancora in maggioranza di media stazza, ossia sotto i 10.000 Teus. Tuttavia il numero delle navi di media stazza è in costante calo a favore di navi di nuova costruzione e più grande dimensione. Se ancora quattro anni fa, nel 2012, le navi oltre i 10.000 Teus erano "soltanto" il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari, oggi questa percentuale è già cresciuta al 23% e le previsioni – stilate sulla base degli ordini di costruzione già firmati – prevedono che si arrivi al 32% nel 2019[6].

L'industria dello *shipping* ha d'altronde bisogno di generare economie di scala che consentano efficienza e riduzioni di costi. Le grandi navi sono un mezzo per acquisire tali vantaggi, a condizione di viaggiare con un carico medio molto elevato. Mentre una nave relativamente piccola può facilmente trovare mercato per viaggiare a pieno carico da un punto all'altro senza scali, una meganave da 19.224 Teus (come la "Zoe" della MSC, che è una delle più grandi al mondo) può garantirsi un carico medio soddisfacente solo se attracca in numerosi porti e in ciascuno scarica *container* e carica altra merce.

Di qui l'importanza strategica delle rotte e dei canali di passaggio. Allo scenario geo-economico che abbiamo finora descritto si è aggiunto un importante tassello lo scorso 26 giugno, quando è stato inaugurato l'allargamento del Canale di Panama, altro nodo marittimo strategico. L'allargamento di Panama – un'opera inge-

[1] Elaborazione SRM su dati Eurostat. Si vedano SRM (in collaborazione con Alexbank), *Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*, 2015, http://www.unindustria.na.it/component/attachments/download/5950; SRM, *Italian Maritime Economy. Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali un mediterraneo più centrale. III Rapporto annuale* (Napoli: Giannini Editore, 2016).

[2] Elaborazione SRM su dati Unctad.

[3] Stime SRM.

[4] Unctad, *Review of maritime transport*, 2016, http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1650.

[5] Fonte: Suez Canal Authority; SRM (in collaborazione con Alexbank), *Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*, cit.

[6] Dati Alphaliner, *Cellular fleet forecast*, 2016.

gneristica sofisticata, realizzata anche da un'impresa italiana, che ha comportato la costruzione di tre chiuse per ciascun lato oceanico – ha prodotto un duplice effetto: consente di aumentare drasticamente la dimensione delle navi che lo possono attraversare lo stretto (da 4.500 Teus di prima fino a 13.000 Teus di oggi[7]) e aumenta il numero dei transiti, che a regime potrebbe raggiungere i 50 passaggi giornalieri. Tuttavia, nonostante questi significativi miglioramenti, le meganavi oltre i 13.000 -14.000 Teus continuano a non poter passare da Panama. Studi e analisi recenti hanno messo in risalto come, pur confermandosi come *hub* e snodo marittimo globale, Panama – grazie all'allargamento – si rafforzerà soprattutto come grande canale pan-americano al servizio del commercio tra le due coste del Nord e Sud America e avrà un effetto di potenziamento della portualità atlantica statunitense, che drena il maggior numero di scambi. Nel 2009 gli Stati Uniti hanno avviato un programma da 320 milioni di dollari Usa destinato a opere infrastrutturali per la portualità atlantica[8]. Il porto di New York e quelli del New Jersey hanno realizzato i dragaggi dei fondali per poter far attraccare le meganavi. Progetti di potenziamento sono in corso anche a Savannah e Charleston ma anche sulla costa statunitense del golfo del Messico. La portualità della *East Coast* si sta rafforzando come una portualità al servizio – oltre che dell'economia degli stati costieri – anche della parte interna degli Stati Uniti.

Osservando Suez e Panama in connessione tra loro si comprende come questi due snodi – pur così lontani – siano in competizione. Per quanto riguarda i tempi di percorrenza di alcune rotte, già prima dell'allargamento dei due canali, il vantaggio di Panama era solo di un giorno di navigazione sulla rotta Hong Kong-New York e di quattro giorni sulla Shanghai-New York. Un vantaggio che rischia di essere troppo esiguo, soprattutto in considerazione del fatto che il nuovo Suez non presenta limiti al passaggio di meganavi. La concorrenza tra i due Canali è iniziata subito: già il 6 giugno scorso (prima dell'inaugurazione del nuovo Panama) le autorità di Suez hanno lanciato un nuovo piano tariffario con sconti fino al 65%, ma solo sul transito di navi che viaggiano su alcune rotte dalla costa atlantica degli Stati Uniti all'Asia[9]. Inoltre, questa rotta risulta essere migliore soprattutto per le meganavi perché consente più scali in aree strategiche e in forte crescita (partendo da Shanghai: India, Golfo arabico, Suez, Mediterraneo anche come base per scali in Europa, Stati Uniti) mentre nella rotta via Panama, dopo aver lasciato le coste cinesi, ci sono lunghe giornate di solitaria navigazione del Pacifico prima di giungere a destinazione.

La Cina ha compreso perfettamente la crescente salienza strategica della rotta via Suez anche per raggiungere gli Stati Uniti e non solo l'Europa. È in questo scenario che si inserisce il robusto investimento del colosso di Stato cinese Cosco nel porto del Pireo come *hub* di *transhipment*[10] e l'acquisizione, sempre da parte di Cosco, del 20% di Port Said, allo sbocco mediterraneo del Canale di Suez. Se poi si guarda agli operatori, si vede chiaramente che i *carrier* cinesi dominano il mercato. La recente alleanza tra Cosco e China Shipping ha portato alla nascita di China Cosco Shipping Company, che rappresenta il 7% del mercato mondiale dei *container* con un valore di 22 miliardi di dollari Usa, 1.114 navi e 46 *terminal* nel mondo. Questo operatore si è inoltre alleato con altri – prevalentemente asiatici – in una "Ocean Alliance" che controlla tra il 35% e il 40% del mercato nelle principali rotte Est-Ovest.

Il nuovo canale di Suez è un tassello fondamentale in questo processo di rafforzamento della nuova Via della seta marittima che dall'Asia porta all'Europa. Oggi la novità, accentuata anche dagli effetti del nuovo Panama, è che tale rotta non si ferma più alle nostre coste, ma dal Mediterraneo raggiunge gli Stati Uniti. La crescente centralità del Mediterraneo nello scenario geo-economico globale risulta evidente soprattutto sulle rotte marittime attraverso cui passano le merci. Ed è la Cina la vera protagonista di tutto ciò. Data la sua posizione, l'Italia potrebbe giocare il ruolo di *hub* logistico portuale, base per accedere direttamente all'Europa continentale. Ma servono visione strategica, investimenti nella portualità e migliore efficienza logistica. Ne saremo capaci? ●

[7] Oscar Bazán, Vice-presidente della Panama Canal Authority, *Panama Canal Expansion: Implications and Opportunities*, relazione alla conferenza "Trade Links with the New Latin America", Panama, 25 giugno 2015, https://www.eiseverywhere.com/docs/107/99785.

[8] Jean-Paul Rodrigue e Theo Notteboom, "The Legacy and Future of the Panama Canal", *TR News* 296 (2015), 3-11, https://www.nap.edu/read/22178/chapter/2.

[9] Suez Canal Authority, circolare n. 2/2016.

[10] Frans-Paul van der Putten, *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*, Clingendael Report, 2014, https://www.clingendael.nl/node/5439.

L'impatto della *Belt & Road Initiative* sull'economia italiana

di Giorgio Prodi

Forse per riguardo alla storia passata, a Marco Polo e a Matteo Ricci, tutte le mappe che descrivono le nuove Vie della seta (o per dirla alla cinese, la *Belt & Road Initiative* – Bri) prevedono un terminale a Venezia. Ma quale potrà essere l'impatto economico sul nostro paese delle migliaia di miliardi di dollari Usa previsti in investimenti infrastrutturali?

È difficile dare una risposta precisa. Da un lato, molti degli investimenti in infrastrutture annunciati devono essere ancora effettuati, se non addirittura progettati. Dall'altro, gli investimenti infrastrutturali sono solo una delle componenti della Bri. Altrettanto importanti sono gli accordi non esclusivamente economici che la Cina vorrebbe accompagnare agli investimenti, e gli investimenti non infrastrutturali che la Cina sta attuando anche in Europa. Va fatta peraltro una considerazione preliminare che non vale solo per l'Italia ma per tutta l'Europa: gli investimenti previsti dalla Bri si concentrano prevalentemente in Asia. In primo luogo, quindi, la Bri renderà più forti le connessioni tra i paesi asiatici. L'Europa potrebbe, almeno in termini relativi, perdere parte della sua centralità economica.

Due sono gli aspetti che più possono avere impatto sulle imprese e quindi sull'economia italiana: le nuove reti ferroviarie che connettono la Cina all'Europa e il rafforzamento dei porti, in particolare nel Sud Europa.

Le ferrovie

La Bri prevede tre corridoi principali. Il primo è quello che dalla Cina attraversa Kazakhstan, Russia e Polonia e termina in Germania. Il secondo connette la Cina alla transiberiana e quindi all'Europa. Il terzo è invece un passaggio più a sud. Il primo servizio di trasporto ferroviario commerciale che unisce la Cina all'Europa è del 2011 ed è quindi antecedente all'annuncio della Bri. Più recentemente altri ne sono stati attivati, portando treni dalla Cina a Madrid e in altre città europee, ma anche a Teheran, anche se, bisogna dire, si tratta di treni con pochissimi *container*.

L'aumento delle connessioni ferroviarie con l'Asia (non solo con la Cina) crea sicuramente nuove opportunità per le nostre imprese. Tuttavia l'impatto, almeno nel medio periodo, non sarà particolarmente rilevante. Le stime più accreditate prevedono che le ferrovie saranno in grado di movimentare dai 300.000 ai 500.000 *container* l'anno. Numeri interessanti ma che rappresentano una piccola percentuale dei circa 20 milioni di *container* trasportati via mare ogni anno tra Europa e Asia. Vi sono però filiere produttive che potrebbero veder cambiare la propria posizione competitiva. Chi esporta prodotti che hanno un rapporto valore/peso elevato possono guardare con interesse a un'opportunità che permette di tagliare i tempi di trasporto tra Europa e Asia da 35/40 giorni a 15/18 giorni, a fronte però di costi di trasporto che possono essere dalle tre alle quattro volte superiori a quelli via nave. L'*automotive* è uno di questi. Oggi i produttori italiani (in particolare di componenti) in questo settore hanno un limitato vantaggio competitivo rispetto ai propri *competitor* tedeschi: poiché quasi tutto viene trasportato via mare, i prodotti che vengono imbarcati nei porti italiani hanno cinque giorni nave di vantaggio rispetto a quelli imbarcati nei posti tedeschi. In un settore come quello dell'*automotive*, che tende sempre più a basarsi su una *"lean" supply chain* che punta a minimizzare gli sprechi e quindi anche i costi di magazzino, può essere un vantaggio interessante. Certo, i produttori tedeschi potrebbero scegliere di utilizzare i porti italiani e/o fare più magazzino in Cina, ma entrambe queste scelte hanno un impatto sui costi. L'utilizzo della ferrovia azzererebbe questo vantaggio e anzi lo ribalterebbe in parte, perché i produttori tedeschi risulterebbero più vicini alla Cina dei concorrenti italiani. Inoltre la Germania esporta beni verso la Cina in questo settore per 20 miliardi di euro (un terzo del totale delle esportazioni tedesche) contro il nostro miliardo scarso (10% delle esportazioni italiane circa). Gli investimenti necessari in logistica e la possibilità di organizzare un numero di treni molto più ampio potrebbe dare un ulteriore vantaggio ai produttori tedeschi. Va però considerato che diventerebbe più facile per i produttori cinesi esportare sui mercati europei e, quindi, anche in Italia. Ad oggi l'Europa importa oltre 12 miliardi di dollari Usa in beni relativi al settore *automotive* dalla Cina: è una percentuale minima rispetto al totale delle importazioni (350 miliardi di euro nel 2015), ma si tratta di volumi che potrebbero aumentare considerevolmente.

I porti

La sfida più importante che l'Italia deve affrontare sono gli investimenti che la Cina sta facendo in diversi porti del Mediterraneo. L'investimento più importante è sicuramente l'acquisizione del porto del Pireo da parte di Cosco, ma altri investimenti importanti

Lo scorso 31 gennaio è stato inaugurato il collegamento ferroviario diretto fra Yiwu, nella provincia cinese del Zhejiang, e Londra. La linea, di 12.451 chilometri, attraversa Kazakhstan, Russia, Bielorussia, Polonia, Germania, Belgio e Francia, con tempi di percorrenza tra i 18 e i 20 giorni. (Immagine: Governo cinese)

sono programmati, ad esempio nel porto di Cherchell, in Algeria, che potrebbe competere con Gioia Tauro per le attività di *transhipment*. Ma è il porto del Pireo che può cambiare gli equilibri competitivi del Sud Europa. Da un lato il rafforzamento del Pireo è un fattore positivo perché aumenta l'attrattività del Mediterraneo, ma, dall'altro, può togliere traffico ai nostri porti, in particolare a quelli adriatici. Va ricordato che, prima dell'investimento cinese, il Pireo movimentava circa 500.000 *container* all'anno mentre oggi ne movimenta 3,1 milioni e dovrebbe arrivare in pochi anni a 6 milioni. Se a questo si aggiunge che con fondi cinesi si sta progettando una ferrovia per collegare il porto al centro Europa attraversando i Balcani, appare chiaro come i porti italiani siano in una posizione di potenziale debolezza. E la debolezza non si ferma solo ai porti ma colpisce anche le imprese che questi porti utilizzano e i relativi territori, che si trovano ad essere meno competitivi.

Le politiche

La dimensione degli investimenti previsti e il numero dei paesi coinvolti obbliga questi ultimi a sviluppare una strategia nazionale. Il localismo, in questo caso, non paga. Entrando nel capitale della Aiib l'Italia si è assicurata di poter almeno sedere a uno dei tavoli strategici più importanti. Questo però non basta. I porti di Ravenna, Venezia e Trieste movimentano oggi meno della metà dei *container* del solo Pireo. Per rispondere a una crescita di questo tipo è necessario che i porti del Nord Adriatico attuino una strategia comune. Nessuno di essi, da solo, è in grado di attrarre sufficienti volumi di traffico e gli investimenti necessari per diventare una scelta alternativa al Pireo. In un momento storico caratterizzato da risorse pubbliche molto scarse è necessario concentrarsi su pochi investimenti che siano in grado di attrarre anche capitali privati. Gli stessi cinesi potrebbero essere interessati ad avere una sorta di seconda opzione al Pireo. Ad esempio, se la costruzione della ferrovia che deve attraversare i Balcani incontrasse degli ostacoli – i rapporti tra i paesi dell'area non sono perfettamente pacificati – il Nord Adriatico potrebbe acquisire una nuova centralità. Ad oggi vi sono progetti d'espansione del porto di Trieste mentre è appena stato assegnato il bando per la progettazione definitiva del porto *offshore* di Venezia. Va da sé che, specialmente in Italia, la progettazione non implica assolutamente che il progetto vada a buon fine, ma è interessante notare come a vincere il bando per il porto *offshore* di Venezia sia stato un consorzio che include la Cccg, impresa cinese tra i più grandi *general contractor* globali. ●

La dimensione *people-to-people* nella *Belt & Road Initiative*: come un pubblico strategico cinese percepisce l'Italia

di Giovanni Andornino

Dinamiche politico-elettorali permettendo, il 2017 si annuncia particolarmente significativo per le relazioni Italia-Cina. Mentre volge al termine un delicato ciclo politico in entrambi i paesi – la XVII legislatura in Italia e il XVIII Comitato centrale nella Repubblica popolare –, sono in calendario passaggi importanti in una fase di notevole esposizione internazionale per Roma, che torna a sedere nel Consiglio di sicurezza Onu proprio mentre assume la presidenza del G7 e si accinge a ospitare il vertice UE in cui i 27 paesi membri dovranno delineare il futuro dell'Unione a 60 anni dalla firma dei Trattati di Roma.

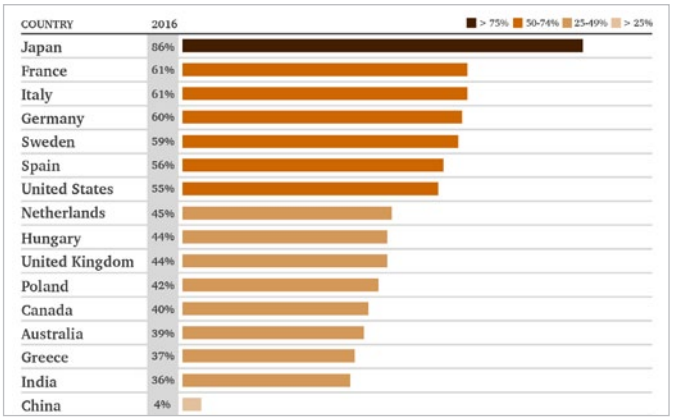
Ad aprire la sequenza di appuntamenti istituzionali è la visita di Stato in Cina del Presidente della Repubblica Mattarella nel mese di febbraio, pietra miliare lungo la "*Road to 50*" delineata dall'Ambasciata d'Italia a Pechino per stimolare il raggiungimento di traguardi ambiziosi nei rapporti bilaterali in vista dei 50 anni dalla normalizzazione delle relazioni diplomatiche che ricorrono nel 2020. Al viaggio del Capo dello Stato è previsto facciano seguito una nuova riunione del Comitato governativo Italia-Cina e della Commissione mista bilaterale, mentre il *Belt and Road Forum for International Cooperation* convocato dal Presidente cinese Xi Jinping a maggio potrebbe essere l'occasione per il primo passaggio di Paolo Gentiloni a Pechino nelle vesti di Presidente del Consiglio.

L'Italia resta in effetti uno dei terminali più significativi della proiezione cinese verso la regione euro-mediterranea, un orizzonte strategico per Pechino sia in chiave politica, sia in termini economico-commerciali e di sicurezza (anzitutto energetica), anche alla luce di possibili aggiustamenti della politica commerciale statunitense in senso protezionista.

Se l'interscambio commerciale bilaterale continua a presentare una chiara asimmetria, con oltre 13 miliardi di euro di disavanzo a carico dell'Italia (pur in presenza di una crescita delle esportazioni italiane in Cina che si stima sia stata nel 2016 superiore alla media, a fronte di un decremento delle importazioni in linea con la media)[1], sul versante degli investimenti nel periodo 2000-2016 lo *stock* di investimenti diretti esteri in Italia provenienti dalla Cina è salito a circa 13 miliardi, facendo del Belpaese la terza destinazione europea di investimenti cinesi dopo Regno Unito e Germania[2]. L'irrobustimento della rete diplomatica italiana in Cina è un segnale eloquente di sostegno a questa dinamica, che si va traducendo anche in un rapido incremento dei flussi turistici: 5,3 milioni di presenze hanno fatto della Cina il quarto mercato di provenienza di turisti in Italia nel 2015.

Figura 1

Percentuale di rispondenti che esprimono un'opinione sfavorevole sulla Cina (2016)



Fonte: Pew Research Centre, "Global Attitudes & Trends 2016" (campione indicato nella nota metodologica: 1.016 individui).

Alla luce di questi dati è opportuno interrogarsi sul grado di consenso su cui può fondarsi l'approfondimento delle relazioni bilaterali. Il tema è quanto mai sensibile sul versante italiano: nell'ultima rilevazione annuale del Pew Research Centre l'Italia risulta, con la Francia, il paese europeo il cui pubblico ha l'opinione più sfavorevole della Cina (il 61%, contro poco più del 30% che dichiara di averne un'opinione favorevole), e il secondo tra le 40 nazioni oggetto dell'indagine, alle spalle del solo Giappone (86% sfavorevole, Figura 1). Sebbene il dato sia in calo rispetto al picco raggiunto nel 2014 (70% di opinioni sfavorevoli, di cui il 30% "molto sfavorevoli"), è significativo che la maggioranza assoluta dei rispondenti mostri un atteggiamento di freddezza nei confronti della Cina ogni anno sin dalla prima rilevazione nel 2007. Altri studi confermano questa tendenza[3].

Quali invece le percezioni che l'opinione pubblica cinese ha dell'Italia? In mancanza di statistiche generali sul tema, un primo contributo alla frontiera della ricerca sui rapporti *people-to-people* fa riferimento all'analisi delle opinioni di un "pubblico strategico" per le relazioni sino-italiane: gli studenti cinesi impegnati in un corso di laurea focalizzato sull'Italia. Si tratta evidentemente di un segmento della società cinese che si candida a giocare un ruolo di primo piano nell'approfondimento dei legami tra i due paesi, avendo investito il proprio futuro sull'acquisizione di conoscenze linguistiche e competenze *lato sensu* culturali non facilmente trasferibili ad altri contesti (a differenza dei codici riferibili al mondo anglosassone o ispanico, ad esempio). Al crescere della presenza di interessi e iniziative cinesi in Italia – dinamica di molto

[1] Dati riportati dall'Osservatorio economico sul commercio internazionale del Ministero dello Sviluppo economico (http://www.sviluppoeconomico.gov.it), ultima consultazione 6 febbraio 2017.

[2] Thilo Hanemann e Mikko Huotari, "Record flows and growing imbalances. Chinese investments in Europe in 2016", *MERICS papers on China* 3 (gennaio 2017), https://www.merics.org/en/merics-analysis/papers-on-china/cofdi/cofdi2017/.

[3] *Italy's Encounters with Modern China. Imperial Dreams, Strategic Ambitions*, a cura di Maurizio Marinelli e Giovanni Andornino (New York: Palgrave Macmillan, 2014), cap. 7

acceleratasi a partire dal 2014 in particolare nel settore *corporate* – è presumibile (e invero auspicabile) che si replichi il modello già da tempo invalso nelle rappresentanze diplomatiche cinesi in Italia, dove figure apicali non necessariamente formate in modo specialistico sul paese possono contare su una nutrita squadra di funzionari provenienti dalle migliori scuole cinesi di studi italiani[4].

Al dicembre 2016 nella Repubblica popolare cinese risultavano essere 24 le università abilitate a offrire un corso di laurea focalizzato sull'Italia a livello *bachelor* (laurea di primo livello, di durata quadriennale), principalmente con taglio umanistico, mentre in otto atenei vi era la possibilità di proseguire con un Master triennale (equivalente alla laurea magistrale italiana). Anche in ragione dei rigidi vincoli imposti dal Ministero dell'istruzione cinese al reclutamento degli studenti nei diversi corsi di laurea, si può stimare che il numero totale di studenti universitari cinesi impegnati in studi dedicati principalmente[5] all'Italia non superi le 2.200 unità. La ricerca da cui sono tratti i seguenti dati è stata svolta sotto forma di inchiesta campionaria[6], interrogando, mediante un questionario auto-compilato in aula alla presenza dell'autore, un campione di 443 individui, pari dunque a circa il 20% del totale degli studenti impegnati in studi sull'Italia[7].

Un primo dato di rilievo è che soltanto il 61% dei rispondenti afferma di aver consapevolmente scelto lo studio dell'Italia [Q2b]. Per gli altri si è trattato di una scelta "di riserva", in molti casi dettata dall'Università nel momento in cui vengono allocati i posti nei diversi Corsi di laurea – dai più ai meno ambiti – scorrendo le graduatorie degli studenti ammessi (Figura 2). Sebbene il numero assoluto di studenti cinesi impegnati primariamente in studi sull'Italia sia modesto, da questi dati si può inferire come l'offerta garantita dagli atenei cinesi superi comunque la domanda, o quantomeno la domanda "di qualità" (l'accesso agli atenei cinesi, primo passaggio per l'iscrizione a un corso di laurea, tende a essere molto selettivo).

Indipendentemente dalle motivazioni che hanno portato i rispondenti a intraprendere il proprio percorso di studi, il campione presenta un'opinione pressoché unanimemente positiva rispetto all'Italia (Figura 3), che corrisponde alla solida percezione delle relazioni bilaterali come improntate a un rapporto di partenariato (Figura 4).

Figura 2

[Q2a] Perché hai scelto di studiare l'Italia?

Figura 3

[Q5a] Che opinione hai dell'Italia?

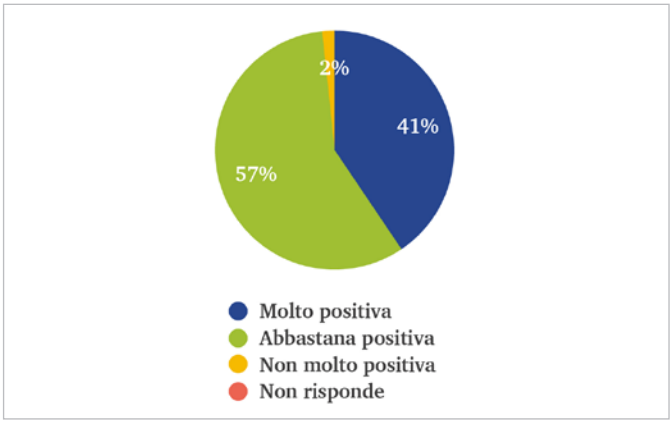
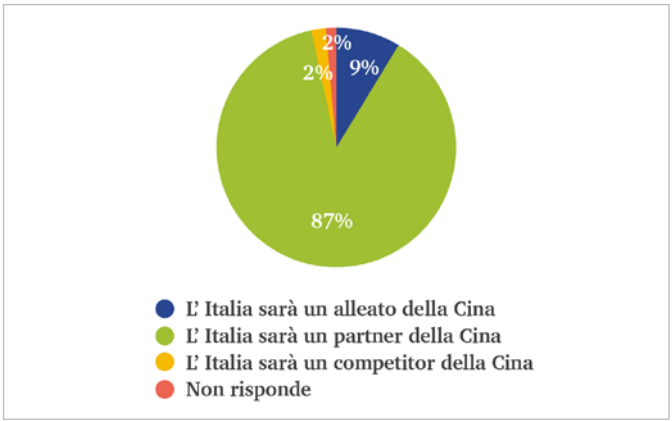


Figura 4

[Q5d] L'Italia è uno stato membro dell'Unione europea e della Nato. In un contesto in cui la Cina torna ad emergere, quale pensi sarà la condotta dell'Italia nelle sue relazioni con la Cina?



Sebbene in linea con le attese, il dato non è meno rimarchevole, soprattutto in considerazione del fatto che i rispondenti appaiono sensibili alle implicazioni dell'interazione con culture straniere, e mostrano di aver interiorizzato le preoccupazioni espresse ancora di recente dai vertici del Partito-Stato cinese rispetto al rischio di "contaminazione" culturale posto dai valori

[4] All'inizio del 2017, ad esempio, presso l'Ambasciata della Rpc in Italia un terzo dei diplomatici in servizio risultava in possesso di almeno una laurea di primo livello in studi italiani.

[5] Ai fini di questa ricerca non sono considerati i Corsi di laurea in cui gli studi sull'Italia compaiono in posizione ancillare ("*minor*") all'interno del piano formativo.

[6] Questa ricerca è stata sostenuta dal Dipartimento di Culture, Politica e Società dell'Università di Torino (Fondi per la ricerca locale 2014) e dal programma Global China del Torino World Affairs Institute; l'attività di ricerca sul campo è stata svolta negli anni 2014-2016. La ricerca è stata condotta presso nove atenei in cinque diverse province/municipalità autonome nel nord-est, centro (fascia costiera ed entroterra occidentale) e sud della Repubblica popolare cinese. Un particolare ringraziamento va ai colleghi che hanno agevolato e co-supervisionato la somministrazione del questionario: l'accesso al campo per lo svolgimento di attività di ricerca, in particolare nel contesto scolastico e universitario, è eccezionalmente complesso e raro per studiosi stranieri.

[7] L'età media degli intervistati – per l'85% di sesso femminile – è appena sotto i 20 anni e risultano rappresentate nel campione tutte le province del paese salvo Ningxia, Qinghai e le Regioni amministrative speciali di Hong Kong e Macao, con una prevalenza di Guangdong (15,6%), Zhejiang (14,9%), Chongqing (9%) e Jiangsu (7,2%). Il 19% del campione ha soggiornato in Italia almeno una volta, a fronte di un 62% che non ha mai viaggiato al di fuori della Cina.

Figura 5

[Q6d] La cultura americana rappresenta una minaccia per la cultura cinese?

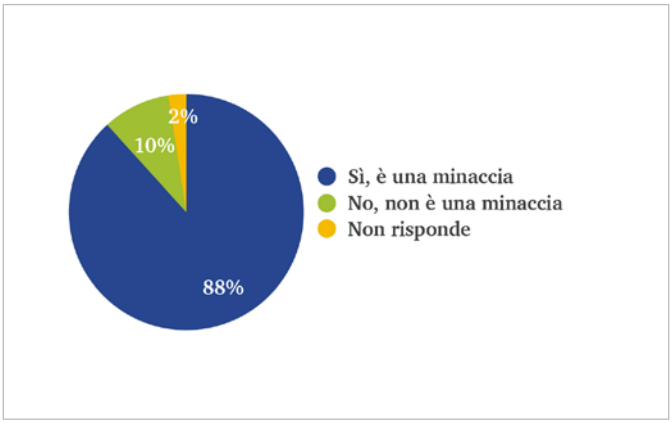


Figura 6

[Q6f-iii] Sei d'accordo con questa affermazione: "Ognuno deve appoggiare il proprio paese anche se il governo compie scelte sbagliate"?

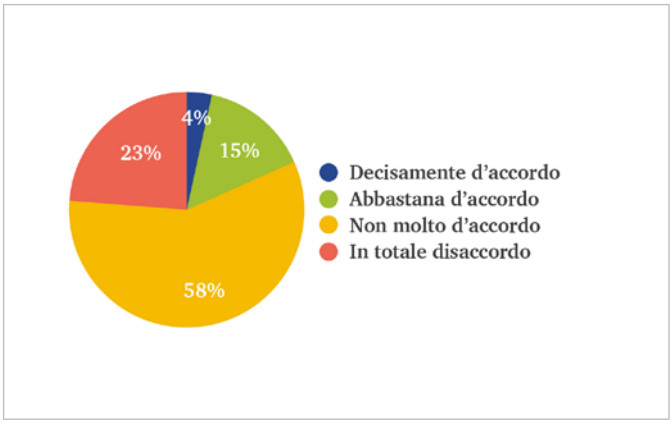
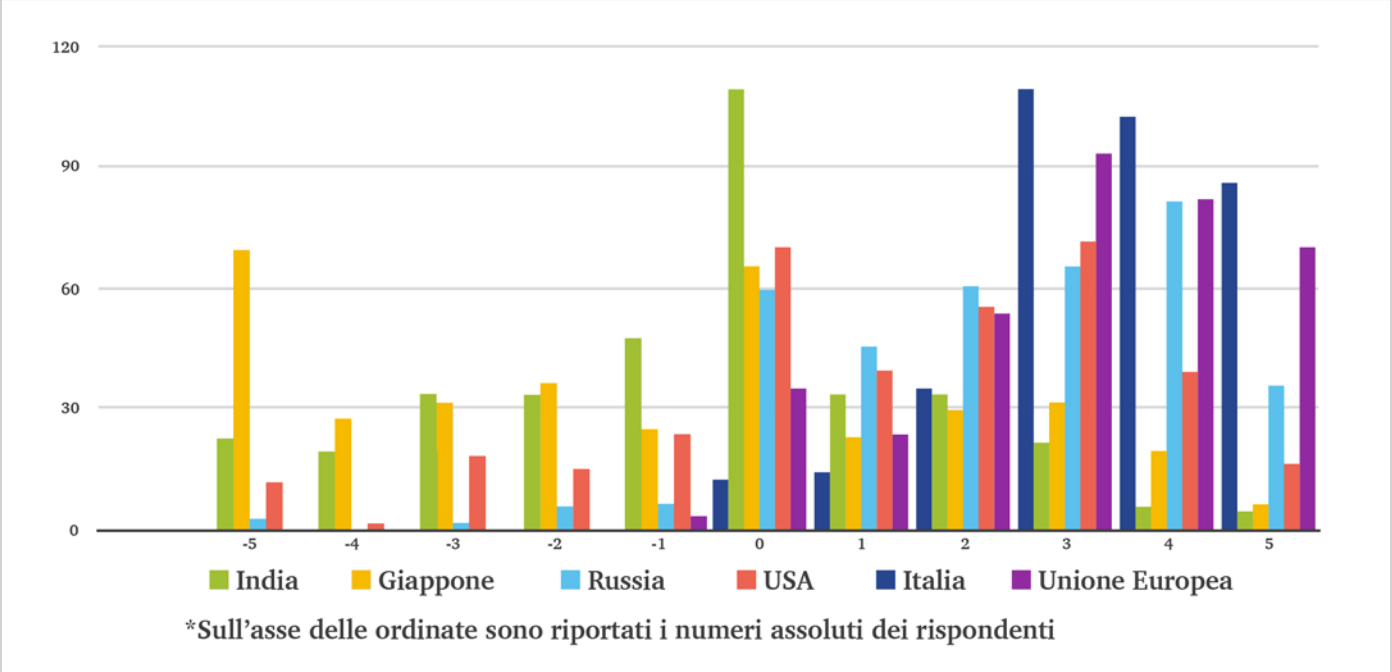


Figura 7

[Q6g] Quali sono i tuoi sentimenti verso i seguenti paesi? Indica +5 se provi sentimenti estremamente positivi rispetto a un paese e -5 se provi sentimenti molto negativi; indica 0 per esprimere un sentimento neutro, e così via.



occidentali (Figura 5). Questo non significa che il campione presenti un particolare afflato nazionalistico (Figura 6)[8]: piuttosto, è evidente come il sentimento favorevole all'Italia sia correlato a un analogo sentimento verso l'Unione europea in modo più significativo di quanto non accada per Stati Uniti, Russia o altri paesi nel vicinato della Rpc (Figura 7).

L'opinione molto favorevole dell'Italia – che si riflette negli aggettivi maggiormente associati alla popolazione italiana [Q3m], ritenuta "accogliente" (85,4%), "elegante" (44,9%) e "generosa" (42,7%), pur se "disorganizzata" (30,3%) – non si traduce peraltro in facile ottimismo sulla situazione economica italiana, o sui problemi più sostanziali che toccano le relazioni bilaterali. Sottoposti a domande di controllo per verificare conoscenze di base che ne facciano un pubblico informato, il campione risponde per oltre l'80% correttamente a tre domande su quattro, con l'eccezione della dimensione del Pil italiano: soltanto un terzo dei rispondenti riconosce l'economia italiana come una delle maggiori 10 al mondo, mentre l'opinione sul futuro economico dell'Italia è alquanto articolata, con il 40% del campione relativamente pes-

[8] Il sostegno acritico alla condotta del governo è ampiamente utilizzato come indicatore di sentimento nazionalistico: i risultati di questa ricerca convergono con quanto evidenziato dal principale *survey* multi-indicatore volto al rilevamento del sentimento nazionalista nella città di Pechino (BAS – Beijing Area Study, a cura del Research Center for Contemporary China della Peking University): si veda Alastair Iain Johnston, "Is Chinese Nationalism Rising? Evidence from Beijing," *International Security* 41 (2017) 3: 17-22.

Figura 8

[Q5c] Sei pessimista o ottimista riguardo al futuro economico e sociale dell'Italia?

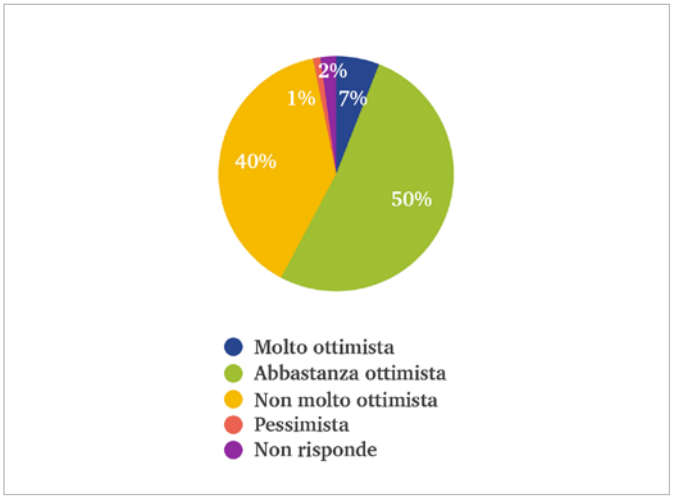


Figura 9

[Q5k] Molti in Italia accusano la Cina di competere in modo scorretto nel commercio globale. Cosa ne pensi?

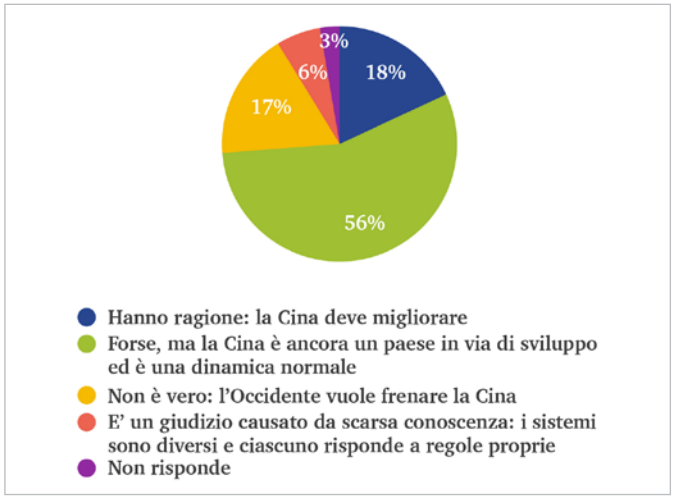


Figura 10

[Q2d] Vorresti che l'Italia avesse un ruolo nel tuo futuro professionale?

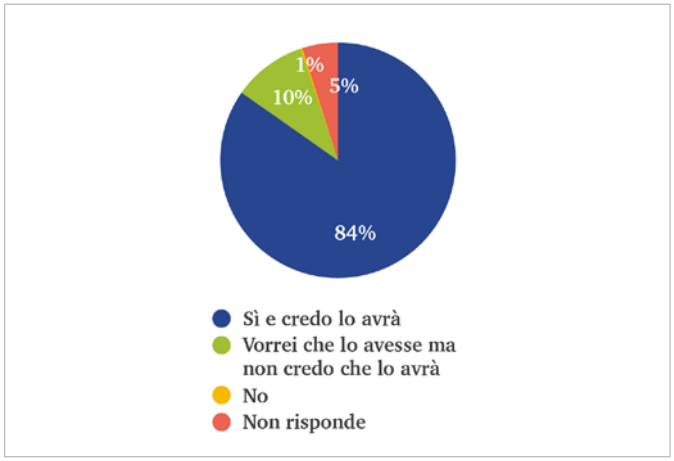


Figura 11

[Q2g] Se ti venisse offerta la possibilità, preferiresti…

simista a riguardo (Figura 8). Ciò non si traduce nella percezione che manchino opportunità: l'84% dei rispondenti prevede che l'Italia avrà un ruolo nel proprio futuro professionale (Figura 10), con il 10% che si trasferirebbe in Italia in via definitiva e il 35% che vi trascorrerebbe almeno un periodo di lavoro prima di rientrare in Cina (Figura 11).

Infine, alla critica sovente espressa dall'opinione pubblica italiana sulla concorrenza "sleale" dell'economia cinese, la maggioranza del campione reagisce sottolineando le particolari condizioni di sviluppo della Rpc (Figura 9). Peraltro la percentuale di coloro che considerano questa critica come parte di un'agenda volta a ostacolare la crescita della Cina equivale a quella di quanti riconoscono invece che il proprio paese deve migliorare ulteriormente il suo modello di sviluppo. Le risposte riguardo all'indirizzo della politica estera cinese (Tabella 1) ripropongono tale dialettica: a quanti auspicano un'agenda orientata alla comprensione reciproca e alla cooperazione internazionale (50,4%) fanno da contrappunto i sostenitori di una più assertiva promozione degli interessi e dei valori cinesi (39,3%). ●

Tabella 1

[Q5h] Quali dovrebbero essere le priorità della politica estera della Rpc verso l'Italia?

Trovare vie migliori per agevolare la comprensione reciproca	32.4%
Difendere gli interessi nazionali cinesi	26.9%
Lavorare con l'Italia per promuovere la pace a livello internazionale	18.0%
Promuovere attivamente i valori cinesi in Italia	12.4%
Sostenere l'Italia nell'affrontare la crisi	4,3%
Mantenere le priorità attuali	4,0%
Altro: ricercare armonia e mutuo vantaggio	1,5 %
Non risponde	0,5%

La Via della seta nei Balcani: contesto e prospettive

di Anastas Vangeli
Traduzione dall'inglese a cura di Simone Dossi

Nel 2012 la Cina ha lanciato una nuova piattaforma per la cooperazione con i sedici paesi dell'Europa centrale, orientale e sud-orientale, denominata cooperazione 16+1: Albania, Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Estonia, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Serbia, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. In seguito all'avvio della *Belt & Road Initiative* (Bri), nel 2013 il raggruppamento 16+1 è stato riformulato come uno dei meccanismi per l'attuazione della nuova iniziativa. Le visite del Presidente Xi Jinping a Praga, Belgrado e Varsavia nel 2016 hanno rafforzato la convinzione che la Cina attribuisca ai paesi della regione un ruolo significativo ai fini del nuovo progetto.

In Europa, il principale interrogativo attorno alla cooperazione 16+1 riguarda i suoi potenziali effetti sulle relazioni fra Unione europea e Cina: undici dei sedici paesi interessati sono infatti membri dell'Ue. Interrogativi altrettanto importanti – con ricadute sulle stesse relazioni Ue-Cina – suscita i anche la cooperazione fra la Cina e i rimanenti cinque paesi: Albania, Bosnia Erzegovina, Macedonia, Montenegro e Serbia. Per comprendere appieno le prospettive delle relazioni tra la Cina e i Balcani e della Bri nella regione, è necessario anzitutto cogliere il contesto in cui si inseriscono.

Le guerre degli anni Novanta e il conseguente declino politico ed economico della regione hanno privato i paesi balcanici di buona parte del loro peso internazionale. Negli ultimi 25 anni l'agenda regionale è stata di fatto dettata dalla "comunità internazionale", vale a dire *in primis* dalla Ue e dagli Stati Uniti. Questi hanno dato la priorità al *peace building*, allo *state building* e alla democratizzazione, e all'attuazione di politiche economiche neoliberiste mediante una complessiva riforma – attentamente monitorata dall'esterno – dei sistemi politici ed economici interessati[1].

Benché oggi la regione abbia trovato una certa stabilità (ma molti potrebbero pensarla diversamente), le tensioni politiche e le pulsioni antidemocratiche restano radicate. Vista in passato come portatrice di cambiamenti positivi, l'Ue è oggi considerata sempre più come parte del problema. Ancora peggiore è il bilancio sul piano delle trasformazioni economiche: le riforme neoliberiste hanno prodotto devastazione economica. Così, la crisi finanziaria globale ha finito per consolidare la posizione dei Balcani quale "super-periferia" dell'Europa, se è vero che proprio i paesi della regione "hanno sofferto maggiormente della recessione globale del 2008-2009"[2]. Se i settori ad alta intensità di lavoro prosperano nella regione, è perché qui il lavoro manuale costa ancora meno che in Cina.

La Bri approda quindi nei Balcani proprio nel momento in cui a dominare è l'insoddisfazione per i paradigmi prevalenti negli ultimi 25 anni. I principi su cui si basa l'iniziativa sono assai differenti da quelli sinora promossi dall'Occidente. La parola-chiave della Cina è infatti "potenziale economico non sfruttato": la cooperazione interessa cioè diversi ambiti, ma viene qualificata come "pragmatica", nel senso che le questioni politiche vengono lasciate al di fuori del perimetro delle discussioni. L'attenzione si concentra piuttosto sull'elaborazione e sull'attuazione di progetti concreti, in alcuni settori prioritari: le reti infrastrutturali di trasporto ed energia, la "cooperazione in materia di capacità industriale" e il potenziamento di commercio e investimenti. Lentamente ma con costanza, la Cina ha saputo garantire risultati concreti: autostrade, centrali elettriche e stabilimenti siderurgici sono in fase di realizzazione o sono già stati completati, mentre un numero sempre maggiore di progetti è oggetto di discussione in svariate sedi politiche e accademiche.

Lo scorso novembre Li Keqiang ha compiuto la prima visita ufficiale di un Primo ministro cinese in Lettonia. Il 5 novembre si è tenuto a Riga il quinto vertice dei Capi di governo dei paesi aderenti al raggruppamento16+1. (Immagine: Segretariato della Cooperazione fra la Cina e i paesi dell'Europa centrale e orientale)

Nonostante Pechino riconosca la differenza esistente fra paesi membri e non dell'Ue – e anzi attribuisca ai secondi una maggiore "flessibilità" nella cooperazione con la Cina – l'approccio sinora seguito dalla Cina rifugge dall'orientalizzazione dei Balcani o dei "Balcani occidentali" come gruppo strutturalmente distinto per specificità storiche e culturali (spesso negative): al contrario, Pechino guarda ai paesi balcanici come parte di una regione più ampia, definita sulla base di somiglianze strutturali e prossimità geografiche. Allo stesso modo, la geografia mentale della Cina non vede nei Balcani il retroterra dell'Europa, bensì un ponte fra regioni diverse, secondo una prospettiva che viene applicata anche ai singoli paesi coinvolti. È su queste basi che sono stati inclusi nella Bri progetti infrastrutturali su vasta scala, come la cosiddetta China-Europe Land-Sea Express Railway, che collega Budapest al porto del Pireo (ora posseduto al 67% dalla cinese Cosco) attraverso la Serbia e la Macedonia, coinvolgendo paesi Ue e non Ue. Si mira così a superare le distinzioni e le contrapposizioni storiche attraverso una cooperazione intra-regionale che appare oggi imprescindibile. Ciò dovrebbe permettere ai Balcani di ritrovare un proprio ruolo internazionale e di esercitare un certo livello di *ownership* sulla propria agenda di sviluppo.

[1] Per una prima discussione del caso dei paesi della ex Jugoslavia si veda *The Foreign Policies of Post-Yugoslav States: From Yugoslavia to Europe*, a cura di Soeren Keil e Bernhard Stahl (New York: Palgrave Macmillan, 2014).

[2] Will Bartlett e Ivana Prica, "The deepening crisis in the European super-periphery", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 15 (2013) 4: 367-382.

La cooperazione all'interno della Bri si presenta come un processo aperto e senza condizionalità, con risultati facilmente visibili e misurabili in termini di investimenti infrastrutturali e di flussi commerciali. L'iniziativa è ancora allo stadio iniziale e avrà bisogno di tempo per crescere ed espandersi. Assumendo che la tendenza attuale continui, quali potranno esserne i risultati? La Cina non intende sostituire l'Ue e gli Stati Uniti quale principale attore esterno nella regione; non ne avrebbe peraltro il potenziale. Né può fare miracoli, come spera qualcuno. L'esperienza di altre regioni mostra tuttavia che a un intensificarsi della diplomazia economica cinese corrispondono migliori *performance* economiche. Anche se ciò ha un prezzo: per esempio, la Cina influenza indirettamente il dibattito locale sui modelli politici, offrendo spesso ispirazione ai fautori di militarismo e liberalizzazione economica.

Quale sarà la risposta degli altri attori globali – e dell'Ue in particolare – alla Bri nei Balcani? Nel 2014 Bruxelles ha avviato il cosiddetto Processo di Berlino sui Balcani occidentali e nel 2015 la *Balkan connectivity agenda* (Bca), mettendo per la prima volta l'accento sullo sviluppo economico – connettività, potenziamento delle infrastrutture, rilancio economico. Dati il cambiamento di approccio e la somiglianza con quanto la Cina sta facendo nella regione, la Bca è stata vista da alcuni come la risposta europea alla Bri. Ma Cina e Ue restano dopo tutto *partner* strategici: così come hanno individuato forme di coordinamento fra il Piano Juncker e la Bri, potrebbero riuscire a a creare sinergie tra la Bca e la componente balcanica della Bri.

La sfida principale, secondo gli studiosi cinesi, sarà quella di rendere la Bri, e progetti quali la Bca, vantaggiosi per "la maggioranza della popolazione" nei Balcani. Nei documenti ufficiali, la Bri viene presentata come mezzo per contribuire alla rinascita economica della regione dopo la crisi del 2008 e per attenuare le diseguaglianze interne[3]. L'obiettivo dichiarato della Bri è però anche il rafforzamento dell'attuale sistema economico mondiale che ha prodotto crescenti diseguaglianze. Come si possano conciliare questi due obiettivi non è chiaro e la penisola balcanica potrà fungere da laboratorio per verificarlo.

Infine, che cosa significa per l'Italia il crescente coinvolgimento della Cina nei Balcani? Tramite il Mare Adriatico e il porto di Trieste l'Italia è fisicamente connessa ai Balcani, i suoi legami storici e culturali con la regione sono profondi e Roma resta tuttora uno dei principali *partner* economici dei paesi balcanici. Le nuove vie di comunicazione terrestri e marittime delineate dalla Bri non potranno che rafforzare tali legami, mentre il rilancio di un'agenda economica per i Balcani creerà nuove opportunità per la cooperazione economica con l'Italia. Sono questi, di per sé, incentivi sufficienti per mettere a frutto l'esperienza che l'Italia ha maturato nella cooperazione tanto con la Cina quanto con i Balcani. ●

[3] Per un'analisi dettagliata della Bri si veda Wang Yiwei, *The Belt and Road Initiative. What Will China Offer the World in Its Rise* (Beijing: New World Press, 2016).

Sicurezza, stabilità e interessi sulle sponde del Mar Rosso: il ruolo dei caschi blu cinesi

di Andrea Ghiselli

Sono passati ormai tre anni da quando il Presidente della Repubblica popolare cinese e Segretario generale del Partito comunista cinese Xi Jinping ha annunciato l'intenzione di promuovere una maggiore integrazione economica fra la Cina e i paesi del grande continente euroasiatico attraverso le cosiddette "*Silk Road Economic Belt*" e "*Maritime Silk Road*", riunite sotto il nome di "*One Belt One Road*". Se non c'è dubbio che questa iniziativa abbia un'importante componente innovativa, ben rappresentata dal *Silk Road Fund* e dalla Banca asiatica d'investimento per le infrastrutture (un totale di 140 miliardi di dollari Usa messi a disposizione da Cina e altri paesi che hanno aderito), è da sottolineare che la *Belt & Road Initiative* (Bri) rappresenta in molti modi un tentativo di armonizzare e riorganizzare la politica estera in una direzione più precisa che in passato. Uno degli obiettivi chiave è la riduzione del divario venutosi a creare fra una politica economica orientata all'espansione verso l'estero, cominciata verso la fine degli anni Novanta, e una più timida partecipazione alla gestione delle questioni di sicurezza internazionale. Che questa situazione non fosse più sostenibile divenne evidente a fine 2008, con l'emergenza determinata dagli attacchi dei pirati somali, e ancor più qualche anno dopo con la grande instabilità causata dalle primavere arabe.

Dopo dodici mesi di attività, i 700 militari del II battaglione di fanteria schierato in missione di peacekeeping *in Sud Sudan hanno fatto ritorno in Cina lo scorso dicembre. In Sud Sudan è ora schierato il III battaglione (Immagine: governo cinese)*

Se le missioni internazionali antipirateria iniziate nel dicembre 2008 sotto mandato Onu hanno significativamente ridimensionato la minaccia alla navigazione attorno al Corno d'Africa, l'instabilità continua in Medio Oriente e nel Nord Africa richiede sforzi molto maggiori. D'altra parte, anche i rischi per i cittadini e le aziende cinesi lì presenti sono notevoli. Basti dire che dal 2002 al 2014 il solo numero di lavoratori cinesi impiegati in progetti infrastrutturali in questa regione è aumentato da poco più di 7.000 a 180.000. Parallelamente, il valore dei contratti affidati a imprese cinesi è cresciuto da un valore pari a 2,9 miliardi di dollari Usa nel 2004 a quasi 46 miliardi nel 2014. Poiché questi dati raccolti dall'Ufficio nazionale di statistica si riferiscono essenzialmente alle operazioni delle imprese di Stato, è lecito immaginare che la presenza economica cinese sia in realtà ben più vasta. È quindi chiaro che un'evacuazione di massa come quella messa in atto nel 2011 da una Libia ormai sull'orlo del precipizio va considerata come un'eccezione dovuta alla rapidità degli eventi di quel periodo, non una soluzione che possa essere replicata in altri contesti, se non in dimensioni molto minori come per lo Yemen nell'aprile del 2015.

Per questo è in atto un ripensamento della strategia cinese nei confronti delle operazioni di *peacekeeping*, nel cui ambito Pechino appare orientata a cercare un ruolo di maggior *leadership*. Alcune date fondamentali hanno segnato l'evoluzione dell'impegno cinese nelle missioni Onu. La prima è il 1989, quando, per riportare alla normalità i rapporti con il mondo dopo la repressione delle manifestazioni di Piazza Tian'anmen, la Cina inviò i primi osservatori militari in Namibia a monitorare le elezioni. La seconda è il 2004 quando, con l'invio di genieri e medici militari in Liberia, il numero di *peacekeeper* cinesi passò nell'arco di un anno da circa 360 a oltre mille. Da allora il numero di caschi blu cinesi ha continuato ad aumentare, raggiungendo circa 2.000 unità.

Mentre queste prime due date sono state significative in termini di crescita quantitativa, il 2012 ha rappresentato un momento di trasformazione qualitativa: il primo piccolo gruppo di soldati di fanteria è arrivato in Sud Sudan. Sebbene senza compiti di *peacekeeping*, ma solo di protezione dei medici e genieri miliari cinesi già presenti, questo contingente ha aperto la strada verso un maggior coinvolgimento nelle missioni Onu non solo in funzioni di supporto medico e logistico. A segnalare questa svolta, infatti, sempre nel 2012 l'ex Presidente cinese Hu Jintao firmò una nuova serie di regolamenti per ridefinire i ruoli dei *peacekeeper* cinesi all'estero e predisporre l'organizzazione necessaria a tale cambiamento. Nel giro di pochi anni queste nuove regole hanno permesso alla Cina di inviare truppe da combattimento in Mali e il primo battaglione di fanteria in Sud Sudan, sotto l'egida Onu. A fine 2015 il Presidente Xi Jinping ha infine dichiarato che la Cina era pronta a mettere a disposizione una forza di circa 8.000 soldati da dispiegare velocemente su richiesta dell'Onu e a fornire elicotteri da trasporto alla missione Unmiss in Sud Sudan.

Questa serie di cambiamenti avvenuti dopo il 2011 apparentemente non ha un legame particolare con gli interessi cinesi in Africa e Medio Oriente. Dopo anni di guerra quasi tutti i pozzi petroliferi del Sud Sudan sono chiusi perché si trovano sul fragile confine con il Sudan. Inoltre, gli investimenti e il numero di cittadini cinesi in Mali sono relativamente trascurabili. Tuttavia, l'elemento cruciale per capire il senso strategico della partecipazione cinese in missioni di *peacekeeping* sta nella fisionomia della regione. Per cominciare, Etiopia ed Egitto, che confinano rispettivamente con Sud Sudan e Sudan, sono destinazioni molto importanti per gli investimenti cinesi. Escludendo i grandi fornitori di petrolio e gas naturale della Cina, l'Egitto – dove è presente uno dei fiori all'occhiello della politica economica e di cooperazione cinese in Africa, la China-Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone – è infatti il secondo paese in cui Pechino ha investito di più nella regione dopo l'Algeria. L'Etiopia invece viene terza. Inoltre, in Etiopia nel giro di una dozzina d'anni il numero di lavoratori cinesi registrato dalle statistiche ufficiali è passato da circa 1.200 a più di 14.000. Egitto ed Etiopia sono due paesi strategici per la loro posizione alle due imboccature del Canale di Suez. La scelta cinese di costruire le prime installazioni militari all'estero a Gibuti ufficialmente proprio per fornire un supporto logistico più solido alle truppe impegnate nel *peacekeeping* e alle navi che pattugliano il Golfo di Aden si inserisce bene in questa strategia mirante a mantenere la stabilità lungo le sponde del Mar Rosso. La situazione in Mali si può interpretare in maniera simile. L'eventuale caduta nel caos del Mali potrebbe avere pesanti ripercussioni sull'Algeria, una delle principali destinazioni di investimenti e lavoratori cinesi nella regione (da poco più di 14.000 a 71.000 lavoratori cinesi fra il 2002 e il 2014 e quasi 10 miliardi di dollari Usa investiti solo nel 2014), e Niger, dove negli ultimi anni gli investimenti cinesi sono aumentati rapidamente in progetti di vario tipo.

In conclusione, attraverso le missioni di *peacekeeping* la Cina punta a consolidare i propri interessi e, allo stesso tempo, a contribuire in maniera costruttiva alla sicurezza regionale. A settembre 2015, durante il suo primo discorso all'Assemblea generale delle Nazioni unite, Xi Jinping ha parlato di sicurezza sostenibile, basata sulla cooperazione e sugli interessi comuni: va preso atto che alle parole stanno effettivamente facendo riscontro fatti concreti. ●

La Via della seta marittima e il Mediterraneo

di Nicola Casarini e Lorenzo Mariani

La Ue è oggi il primo partner commerciale di Pechino e il Mediterraneo, con al centro l'Italia, è considerato il naturale punto di arrivo della Via della seta marittima, parte del progetto "*One Belt One Road*" lanciato dal Presidente cinese Xi Jinping a fine 2013. Sull'onda di questa grandiosa iniziativa, dall'inizio del 2014 abbiamo assistito a un rinnovato interesse per l'Italia da parte dei cinesi, al punto che, secondo il *Financial Times*[1], a fine 2015 il nostro paese era diventato la prima destinazione degli investimenti esteri di Pechino in Europa, grazie anche all'acquisizione di Pirelli. Ad oggi, il totale investito in Italia ammonta a circa 12 miliardi di euro, corrispondente a circa il 10% degli investimenti totali cinesi in Europa[2].

Attraverso la Via della seta marittima del XXI secolo, la presenza cinese in Italia – e più in generale nel Mediterraneo – è destinata ad aumentare ulteriormente, con importanti implicazioni politiche e strategiche per un paese come il nostro, fermamente ancorato all'alleanza transatlantica, ma anche interessato a esplorare le grandi opportunità che possono essere offerte dai massicci investimenti cinesi nelle infrastrutture portuali e di trasporto marittimo.

Visuale grafica della piattaforma di attracco che verrà realizzata al largo della Bocca di Malamocco, Venezia. L'opera, elaborata dal consorzio nato tra i porti di Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume, potrà attrarre le navi cinesi in transito nel Mediterraneo. (Immagine: Porto di Venezia)

Le infrastrutture sulla Via della seta marittima

La Via della seta marittima del XXI secolo prende ispirazione dalle storiche rotte marittime che ebbero il loro momento di massimo splendore nel XVI secolo: partendo dalle coste cinesi, collegavano Oriente e Occidente attraverso una serie di snodi commerciali lungo il Mar cinese meridionale e l'Oceano Indiano. La nuova Via della seta marittima intende far rivivere queste tratte cercando di coinvolgere anche i paesi e le regioni storicamente escluse i cui mercati sono oggi in crescente espansione[3]. Dal punto di vista pratico, la via marittima della "*One Belt One Road*" prenderà forma tramite una serie di progetti volti a costruire un *network* di porti e infrastrutture che permetterà di connettere la Cina ail Sud-est asiatico, all'Africa orientale e al Mediterraneo[4].

Secondo i dati forniti dal sesto rapporto annuale del centro Studi e Ricerche Mezzogiorno (SRM), nell'ultimo decennio il Mediterraneo è stato oggetto di numerosi investimenti da parte delle principali compagnie cinesi del settore[5]. Nel giugno 2014 il Premier Li Keqiang, invitato a partecipare al Forum di cooperazione marittima Cina-Grecia, aveva definito il porto del Pireo la "porta d'accesso per la Cina in Europa". La recente acquisizione da parte di Cosco Pacific del 67% delle quote di mercato della società che controlla il porto greco è tuttavia solo l'ultimo di una lunga serie di investimenti grazie ai quali Pechino ha consolidato la sua presenza logistica e commerciale nel Mediterraneo.

Grazie a un'aggressiva politica di fusioni e acquisizioni, diverse compagnie armatoriali cinesi sono riuscite ad assicurare la loro presenza in alcuni dei principali scali commerciali che servono l'intero bacino mediterraneo: Cosco Pacific possiede il 20% del *terminal container* del Canale di Suez; la *joint venture* composta da China Cosco Holdings Co., China Merchants Holdings Co. e Cic Capital Corporation detiene il 65% delle turche Liman Hizmetleri Lojistik e Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik che gestiscono il traffico del porto di Ambarli; e infine vi sono Apm Terminals e China Cosco Shipping Ports, che a ottobre 2016 hanno siglato un accordo per la gestione del *terminal container* di Vado Ligure ed il *reefer terminal* ad esso connesso.

Focus sui porti del Nord Adriatico

L'espansione degli interessi cinesi nel Mediterraneo non ha lasciato da parte l'Italia, il cui progetto di punta connesso alla Via della seta marittima è rappresentato dall'alleanza tra cinque dei maggiori porti del Nord Adriatico. Il progetto è cofinanziato dal governo italiano e dal Silk Road Fund, creato nel 2014 per sviluppare la Via della seta cinese. L'iniziativa ha ricevuto il supporto dalle autorità di entrambi i paesi durante il Forum della cooperazione delle città della Via della seta, tenutosi a Venezia nel luglio del 2015[6].

Il progetto dei "cinque porti", elaborato e sostenuto dalla North Adriatic Port Association (Napa), interesserà i porti italiani di Venezia, Trieste e Ravenna congiuntamente alle strutture portuali di Ca-

[1] Claire Jones, "Chinese investment in Europe hits $23bn record", *Financial Times*, 10 marzo 2016.

[2] Nicola Casarini, *Chinese investments in Italy*, Roma, Istituto Affari Internazionali (in corso di pubblicazione).

[3] Tim Summers, "China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy", *Third World Quarterly* 37 (2016) 9: 1628-1643. Cfr. anche Tim Summers, "What exactly is 'one belt, one road'?", *The World Today* 71 (2015) 5.

[4] Nicola Casarini, "When all roads lead to Beijing. Assessing China's New Silk Road and its implications for Europe", *The International Spectator* 51 (2016) 4: 95-108.

[5] SRM, *Italian Maritime Economy. Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali un mediterraneo più centrale. III Rapporto annuale* (Napoli: Giannini Editore, 2016).

[6] Nicola Casarini, "OBOR and Italy", in *Europe and China's New Silk Roads. A Report by the European Think-tank Network on China* (ETNC), a cura di Frans-Paul van der Putten et al. (The Hague: Netherlands Institute of International Relations "Clingendael", 2016), 38-40, http://www.iai.it/it/node/7178.

podistria (Slovenia) e Fiume (Croazia). Il consorzio mira ad attrarre le enormi navi cargo cinesi che raggiungono il Mediterraneo attraverso il Canale di Suez attraverso la realizzazione di una piattaforma multimodale al largo della località portuale di Malamocco, vicino a Venezia. L'opera finale comprende anche la costruzione di cinque terminal: tre in Italia (Marghera, Ravenna e Trieste), uno in Slovenia (Capodistria) e uno in Croazia (Fiume).

Il progetto avrà un costo stimato intorno ai 2,2 miliardi di euro di cui 350 milioni già stanziati dal governo italiano per l'inizio dei lavori della piattaforma di attracco al largo della laguna di Venezia. Per quanto riguarda la controparte cinese, diversi investitori hanno già espresso il loro interesse a contribuire al finanziamento dell'opera, come ad esempio le autorità portuali di Shanghai e Ningbo, la Cccg Group (la sesta compagnia di costruzioni più grande al mondo) e la Industrial and Commercial Bank of China (Icbc). Quest'ultima, inoltre, ha recentemente aperto diverse filiali in Italia per finanziareaziende italiane e cinesi interessate a partecipare ai progetti connessi alla realizzazione della nuova Via della seta.

Una volta realizzato, il progetto dei "cinque porti" permetterà all'Italia di competere con il porto greco del Pireo e quello turco di Istanbul, offrendo alle navi cinesi una rotta sud-nord Europa alternativa a quella che dai porti del sud del Mediterraneo passa attraverso i Balcani.

Considerazioni strategiche

La crescente presenza cinese in Italia e, più in generale, nel Mediterraneo ha degli evidenti vantaggi per tutti i paesi interessati. I recenti investimenti stanno creando nuovi posti di lavoro e aiutano nella riqualificazione delle infrastrutture, facilitando lo sviluppo di nuove sinergie tra imprese logistiche, portuali e manifatturiere. Tuttavia, se da una parte il crescente volume di scambi commerciali e l'arrivo di nuovi capitali è stato accolto con favore, il rinnovato interesse di Pechino per l'Europa del sud e i paesi nordafricani ha fatto emergere nuovi problemi legati alla competizione commerciale e alla questione della sicurezza nelle acque del Mediterraneo. Senza dimenticare le nuove sfide a cui verranno sottoposti i mercati mediterranei ora che le imprese cinesi possono contare su un abbattimento dei costi di gestione e di trasporto delle loro merci[7].

In questo contesto Pechino sta peraltro rivedendo la sua strategia di difesa dei propri interessi all'estero, in particolare nelle zone più turbolente del Medio Oriente e del Nord Africa. Il collasso del regime di Muammar Gheddafi nel marzo 2011 colse la Cina impreparata, e l'evacuazione dei circa 35.000 cittadini cinesi che all'epoca operavano in Libia fu tutt'altro che semplice. Oltre a riaccendere il dibattito interno sul principio di non ingerenza negli affari interni di altri paesi, l'incidente libico ha imposto un ripensamento dei rapporti con i paesi dell'area mediterranea. Pechino ha dovuto prendere atto che i legami economici con tali paesi non possono prescindere dalla cooperazione nei settori della sicurezza e della difesa[8]. Le esercitazioni navali congiunte tra Cina e Russia nelle acque del Mediterraneo nel maggio del 2015 e la creazione dell'avamposto militare di Gibuti divenuto operativo all'inizio del 2016 si collocano all'interno di questo nuovo contesto.

L'Europa non ha saputo elaborare finora una risposta strategica organica alla crescente presenza cinese nel Mediterraneo. Servirebbe una strategia ad ampio spettro che affronti sia la dimensione economico-commerciale che quella della sicurezza e l'Italia è nella posizione ideale per farsene promotrice grazie al suo ruolo centrale, sia politico che economico, nell'area. ●

[7] Lorenzo Mariani, "Cina sempre più presente nel Mediterraneo", *AffariInternazionali*, 15 dicembre 2016, http://www.affarinternazionali.it/articolo.asp?ID=3740.

[8] Jonas Parello-Plesner e Mathieu Duchâtel, *China's strong arm. Protecting citizens and assets abroad* (London: International Institute of Strategic Studies, 2015).

CINESITALIANI

L'importanza crescente degli studenti universitari cinesi per la società italiana

di Daniele Brigadoi Cologna

Il locale è piccolo, a malapena 50 posti, ma è gremito di giovani dall'aspetto curato e con quel tocco di *flair* metropolitano cinese che li distingue immediatamente dai loro coetanei sino-italiani. *Lanren shao* (懒人烧) significa "rosticceria dei pigri", un nome assai più simpatico dell'inquietante *Carnivore union* che è invece il nome "italiano" del ristorante: è un tipico ritrovo studentesco fondato a Milano da alcuni ragazzoni pechinesi con la passione per la musica alternativa, il calligraffitismo cinese (calligrafia cinese interpretata in stile graffiti) e lo *huoguo* (火锅), la "pentola mongola" o *fondue chinoise*. Davanti a una pentola ricolma di brodo bollente incrociano le bacchette gruppi di studenti – ma anche turisti e giovani *expat* – cinesi richiamati dal tam tam su WeChat un po' da tutte le città del Nord Italia, ma soprattutto da Torino e Milano, dove la concentrazione di universitari cinesi è particolarmente forte. L'atmosfera è perfetta: sembra di essere in un tipico covo *underground* della Pechino giovane e *punk-rock*, musica *indie* cinese e anglo-americana in sottofondo, pareti coperte dai graffiti lasciati dai clienti e dalle polaroid con cui lo staff immortala le serate dei suoi avventori. Il menu è semplice ma convincente: *huoguo* e *shaokao* (烧烤) a base di ingredienti genuini e cucinati con brio… o lasciati cuocere nel brodo secondo l'estro della clientela.

È solo l'ultimo esempio di una nuova tendenza che sta rivoluzionando la gastronomia cinese a Milano (e in misura minore in altre città italiane), ma più in generale segnala una profonda trasformazione della socialità cinese in Italia, tanto sul piano dei comportamenti e delle mode, quanto su quello dei consumi materiali e culturali. Oggi Milano è senza dubbio la capitale italiana della cucina

Uni-Italia è stata costituita nel 2010 da Ministero degli Affari esteri, Ministero dell'Istruzione, dell'università e della ricerca, Ministero dell'Interno e Fondazione Italia Cina. Si propone di favorire l'attrazione di studenti e ricercatori stranieri verso le università italiane e la cooperazione universitaria con la Cina, la Corea del Sud, il Vietnam, l'Indonesia, l'Iran e il Brasile. (Immagine: Uni-Italia)

cinese "autentica", ovvero considerata accettabile anche dai sofisticati palati dell'equivalente cinese della "generazione Erasmus", quasi sempre rampolli della nuova classe media, i cui generosi conti in banca ne foraggiano l'educazione europea. Locali come *Lanren shao*, infatti, sono nati per intercettare questo nuovo segmento di mercato. A inaugurare i primi esempi di questo genere di ristorante sono stati cinesi del Zhejiang – tipicamente di seconda generazione – che si sono accorti del disagio provato da un crescente contingente di nuovi consumatori cinesi. Giovani con una significativa capacità di spesa e una certa tendenza alla tipica autoreferenzialità dell'*expat* in una città in cui mangiare cinese "come in Cina" fino a qualche anno fa era quasi impossibile. Cinque anni fa in via Padova apriva il *Mong Kok/Wang Jiao* (旺角), che rapidamente sviluppò per gemmazione una sfilza di locali sparsi per la città, in grado di offrire piatti allegri e alla moda – le cucine di riferimento sono tipicamente quella hunanese, sichuanese, shanghaiese e cantonese – a prezzi relativamente contenuti, pensati per una clientela cinese volubile, sostanzialmente refrattaria alla cucina italiana ma caparbiamente orientata a non cucinarsi mai nulla da sola.

Ovviamente i milanesi più attenti ai *trend* metropolitani si sono subito fatti catturare da questi locali così diversi dal "solito cinese", pieni di giovani asiatici *trendy* e carichi di energia, e hanno rafforzato l'idea che il capoluogo lombardo fosse maturo per una piccola rivoluzione gastronomica. Oggi locali di questo tipo si vanno moltiplicando, spesso sono gestiti da ex-studenti e impiegano studenti *part-time*. Molti sono in realtà sino-italiani della cosiddetta generazione 1.25, arrivati in Italia da adolescenti e quindi ancora perfettamente in grado di relazionarsi con i propri coetanei nati e cresciuti in Cina. Di fatto queste piccole trattorie si vanno affermando come un volano di socialità tra cinesi che vanno apprendendo l'italiano, italiani che stanno studiando il cinese o semplicemente avventori che cominciano a "riconoscersi" in una città in cui il cinese non è più soltanto l'immigrato tutto lavoro e sacrificio, ma un proprio pari con il quale magari scambiare un brindisi e qualche chiacchiera… e magari discutere di cose da fare insieme. Va emergendo con una certa evidenza il ruolo inaspettato ma potenzialmente trainante degli studenti – e in termini più ampi, dei giovani professionisti espatriati – cinesi per il tangibile salto di qualità che si è rilevato in questi ultimi anni nell'immagine sociale e nella capacità di influenza culturale dei cinesi d'Italia.

Gli studenti cinesi immatricolatisi nell'anno accademico 2014/2015 nelle università italiane erano il 9,2% del totale degli immatricolati con cittadinanza non italiana, al terzo posto dopo romeni e albanesi[1]. Considerato che il dato assoluto riferito al medesimo anno accademico per gli alunni con cittadinanza non italiana era di 13.056, di cui 9.891 non comunitari e 3.165 comunitari, i cinesi immatricolatisi nelle università italiane nell'anno accademico 2014/2015 sarebbero circa 1.200. Di questi, il 23% circa (272 studenti) si è diplomato in Italia: si tratta dunque di giovani di seconda generazione, nati o cresciuti in Italia[2]. Ben il 77% (924 studenti) è invece rappresentato da studenti universitari cinesi che si sono trasferiti in Italia per motivi di studio. Gli atenei più gettonati dagli studenti stranieri in generale sono quelli di Bologna, Roma, Milano, Torino, Padova e Genova, ma per gli studenti cinesi la parte del leone la fanno i politecnici di Milano e di Torino. A questi atenei si aggiungono le accademie, i conservatori, le scuole di design, gettonatissime dagli studenti cinesi.

Secondo dati pubblicati dal Ministero dell'istruzione cinese, nel 2014 gli studenti universitari cinesi che studiavano all'estero sarebbero stati complessivamente circa 459.800, quelli rientrati in patria dopo aver studiato all'estero 364.800. Le autorità consolari cinesi in Italia registravano in quell'anno complessivamente 9.500 visti per studio in corso di validità, di cui oltre 4.000 riferiti a studenti che frequentavano atenei pubblici italiani. Dal 1978 al 2015, sono ben 40.421.000 i cinesi che hanno studiato fuori dalla Rpc, di cui poco meno dell'80% sarebbe rientrato nel paese una volta conclusi gli studi. Sono dati ufficiali e vanno considerati con una certa cautela, ma rendono l'idea di quanto sia imponente questo fenomeno e quale portata possa avere sulla società cinese. Nel 2015 il totale degli studenti universitari cinesi all'estero, sempre stando alla fonte ministeriale, avrebbe raggiunto quota 523.700 studenti, quindi quelli residenti in Italia sono ancora una goccia nel mare, meno del 2%. Tuttavia, l'Italia si è ormai affermata come la quarta destinazione europea per gli studenti universitari cinesi, dopo Regno Unito, Francia e Germania. Secondo i dati pubblicati dal Consiglio scientifico Uni-Italia, l'ente che dal 2011 gestisce i programmi Marco Polo e Turandot, volti ad agevolare l'accesso degli studenti cinesi alle università e alle istituzioni Afam (accademie di belle arti, conservatori di musica e scuole di moda e design), nel 2015 le preiscrizioni di studenti cinesi avrebbero raggiunto quota 4.138.

[1] Cfr. Miur, "Gli immigrati nell'a.a. 2015/2016, il passaggio dalla scuola all'università dei diplomati nel 2015", *Notiziario MIUR* (2016) 2: 10, graf.6, http://statistica.miur.it/data/notiziario_2_2016.pdf.

[2] Miur, "Alunni con cittadinanza non italiana. La scuola multiculturale nei contesti locali. Rapporto nazionale. Anno scolastico 2014/2015", *Quaderni ISMU* (2016) 1, http://www.istruzione.it/allegati/2016/Rapporto-Miur-Ismu-2014_15.pdf.

Grazie all'accordo sui visti di studio tra la Rpc e la Repubblica Italiana, in vigore dal 2006, agli studenti cinesi che vogliono studiare in Italia è consentito ottenere il visto per studio anche senza previe competenze nella lingua italiana, purché si iscrivano a uno dei corsi di lingua italiana appositamente istituiti e propedeutici all'immatricolazione. Ciascun ateneo o istituzione Afam può decidere di anno in anno se riservare o meno un contingente Marco Polo o Turandot segnalandolo al Miur tramite la banca dati Cineca. Per l'anno accademico 2016/2017 aderiscono ai due programmi 69 università e 100 istituzioni Afam. I corsi di italiano oggi hanno una durata rispettivamente di otto mesi (dieci mesi in via sperimentale). Un ulteriore requisito è il possesso di un diploma di maturità con una positiva votazione all'esame per il passaggio all'università (*gaokao*, 高考) o di un certificato di laurea. Si va facendo strada la proposta di un requisito minimo per il punteggio ottenuto nel *gaokao*, ovvero si chiede che esso sia pari o superiore ai 400 punti[3].

Si è fatto molto per incentivare gli scambi di studenti tra atenei cinesi e italiani in questi ultimi vent'anni, ma sussistono tuttora problemi importanti, ben noti al Miur e che Uni-Italia propone di affrontare in maniera più strutturata e coerente da diversi anni. Da un lato, sussistono tuttora serie difficoltà relative all'espletamento ragionevolmente spedito delle pratiche burocratiche inerenti la concessione del visto per studio, l'ottenimento e il rinnovo del permesso di soggiorno, l'accesso al sistema sanitario nazionale. Dall'altro, il problema più acutamente percepito dagli atenei è quello della competenza linguistica, tuttora largamente considerata inadeguata per assicurare una riuscita ottimale dei percorsi di studio. Molti studenti cinesi che scelgono di studiare in Italia sono attratti primariamente dai costi relativamente bassi dell'istruzione e dalla minore difficoltà di accesso ai programmi di scambio rispetto a quanto avviene in altri paesi europei e in particolare rispetto al mondo anglosassone. Sanno molto poco dell'Italia, della lingua e della cultura italiana – e questo è particolarmente vero per coloro che optano per corsi di carattere tecnico, ingegneristico e scientifico, auspicando che l'erogazione di corsi in lingua inglese possa consentir loro di superare le difficoltà di inserimento. Le cose in genere vanno diversamente.

I circa 10.000 studenti universitari attualmente residenti in Italia (stima ragionevole se si calcolano i visti attivi al 2014 e le pre-iscrizioni al 2015) nella maggior parte dei casi tendono a fare gruppo a sé, sia perché la scarsa competenza linguistica ne limita le relazioni con i coetanei italiani, sia perché sono rare le iniziative promosse a livello di ateneo per rafforzarne le competenze sociali e culturali. Un ulteriore punto debole è rappresentato dalle limitate prospettive di carriera in ambito accademico degli studenti *postgraduate* nel nostro sistema universitario, sotto-finanziato e in seria difficoltà sul piano del reclutamento di nuovi ricercatori e docenti, oltre che tradizionalmente assai chiuso nei confronti dell'incardinamento di studiosi non italiani. Considerato il ruolo che questi studenti, quasi tutti espressione delle *élite* cinesi contemporanee, tanto a livello economico che politico, potrebbero giocare un domani nel favorire scambi, relazioni e opportunità tanto per il mondo scientifico italiano quanto per quello economico, forse la questione andrebbe colta nel suo carattere strategico e meriterebbe maggiore attenzione da parte dei nostri decisori politici, nonché più articolati e sostanziosi investimenti. ●

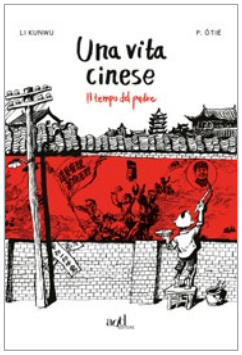
[2] Cfr. Uni-Italia, Convegno sui programmi governativi Marco Polo e Turandot. 3 febbraio 2015, Roma, Uni-Italia, 2015, http://uni-italia.it/archivio/file/Convegni/Convegno_Marco_Polo_Turandot.pdf.

Dal 2010 a oggi hanno contribuito a *OrizzonteCina* , tra gli altri, **Edoardo Agamennone** (SOAS), **Alessia Amighini** (UNCTAD), **Giovanni Andornino** (Università di Torino e T.wai), **Eleonora Ardemagni** (analista indipendente), **Alessandro Arduino** (Shanghai Academy of Social Sciences), **Gabriele Battaglia** (China Files), **Sara Beretta** (Università degli studi di Milano Bicocca), **Alberto Bradanini** (Ambasciata d'Italia presso la Rpc), **Daniele Brigadoi Cologna** (Università dell'Insubria e Codici), **Daniele Brombal** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Eugenio Buzzetti** (AGI e AGIChina24), **Andrea Canapa** (Ministero degli Affari Esteri), **Nicola Casarini** (European Union Institute for Security Studies), **Larry Catá Backer** (Pennsylvania State University), **Chen Chunhua** (George Washington University), **Vannarith Chheang** (Cambodian Institute for Cooperation and Peace), **Epaminondas Christofilopoulos** (Praxi/Forth), **Roberto Coisson** (Università di Parma), **Sonia Cordera** (T.wai), **Andrea Critto** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Da Wei** (CICIR), **Simone Dossi** (Università degli Studi di Milano e T.wai), **Ceren Ergenç** (Middle East Technical University), **Fang Kecheng** (Southern Weekly - 南方周末), **Paolo Farah** (Edge Hill University), **Enrico Fardella** (Peking University e T.wai), **Rita Fatiguso** (Il Sole 24 Ore), **Feng Zhongping** (CICIR), **Susan Finder** (University of Hong Kong), **Ivan Franceschini** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Fu Chenggang** (International Finance Forum), **Giuseppe Gabusi** (Università di Torino e T.wai), **Gao Mobo** (University of Adelaide), **Michele Geraci** (London Metropolitan University), **Andrea Ghiselli** (Fudan University e T.wai), **Gabriele Giovannini** (Northumbria University), **Elisa Giubilato** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Andrea Goldstein** (UNESCAP), **Simona A. Grano** (Università di Zurigo), **Ray Hervandi** (T.wai), **Huang Jing** (CICIR), **Massimo Iannucci** (Ministero degli Affari Esteri), **Kairat Kelimbetov** (Banca centrale della Repubblica del Kazakistan), **Andrey Kortunov** (Russian International Affairs Council), **Liang Zhiping** (Accademia nazionale cinese delle arti), **Liang Yabin** (Scuola centrale del Pcc), **Lin Zhongjie** (University of North Carolina e WWICS), **Shahriman Lockman** (Institute of Strategic and International Studies, Malaysia), **Antonio Marcomini** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Maurizio Marinelli** (Goldsmiths University of London), **Daniele Massaccesi** (Università di Macerata), **Silvia Menegazzi** (LUISS), **Dragana Mitrović** (Centre for Asian and Far Eastern Studies, Università di Belgrado), **Lara Momesso** (University of Portsmouth), **Sonia Montrella** (AGIChina24), **Angela Moriggi** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Gianluigi Negro** (USI), **Elisa Nesossi** (Centre on China in the World, Australian National University), **Giovanni Nicotera** (UNODC), **Niu Xinchun** (CICIR), **Paola Paderni** (Università di Napoli "L'Orientale"), **Raffaello Pantucci** (RUSI), **Peng Jingchao** (SIPRI), **Andrea Perugini** (Ministero degli Affari Esteri), **Lisa Pizzol** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Giorgio Prodi** (Università di Ferrara), **Anna Paola Quaglia** (T.wai), **Chiara Radini** (T.wai), **Ming-yeh T. Rawnsley** (University of Nottingham), **Alessandro Rippa** (University of Aberdeen), **Giulia C. Romano** (Sciences Po), **Stefano Ruzza** (Università di Torino e T.wai), **Marco Sanfilippo** (Robert Schuman Centre for Advanced Studies, Istituto Universitario Europeo), **Flora Sapio** (Centre on China in the World, Australian National University), **Dini Sejko** (Chinese University of Hong Kong), **Francesco Silvestri** (Scuola Superiore Sant'Anna e T.wai), **Alessandra Spalletta** (AGIChina 24), **Francesca Spigarelli** (Università di Macerata), **Jonathan Sullivan** (University of Nottingham), **Sun Hongzhe** (Peking University), **Justyna Szczudlik-Tatar** (Polish Institute of International Affairs), **Antonio Talia** (AGI e AGIChina24), **Matteo Tarantino** (Università di Ginevra), **Patricia Thornton** (University of Oxford), **Vasilis Trigkas** (Tsinghua University e CSIS), **Alexander Van de Putte** (IE Business School), **Anastas Vangeli** (Accademia polacca delle scienze), **Alessandro Varaldo** (Intesa Sanpaolo e Penghua Fund Management), **Wang Jinyan** (Tsinghua University), **Wang Ming** (Tsinghua University), **Wang Tao** (Beijing Energy Network), **Wang Zheng** (Seton Hall University e WWICS), **Christopher Weidacher Hsiung** (Norwegian Institute for Defense Studies e University of Oslo), **Chloe Wong** (Foreign Service Institute of the Philippines), **Xu Xiaojie** (CASS), **Yu Hongjun** (Dipartimento per gli Affari Internazionali del Pcc), **Zhang Jian** (Peking University), **Zhao Minghao** (China Center for Contemporary World Studies), **Zhu Feng** (Peking University), **Zhu Shaoming** (Pennsylvania State University), **Zhu Zhongbo** (CIIS).

** Le affiliazioni qui riportate sono riferite al momento in cui gli autori hanno contribuito a* OrizzonteCina.

LETTURE DEL MESE

- Ministero degli Affari esteri della Repubblica popolare cinese, *China's policy paper on Latin America and the Caribbean* (Beijing, 24 novembre 2016).



Li Kunwu e Philippe Ôtié,

Una vita cinese. Il tempo del padre

(Torino: add editore, 2016)

Può un fumetto in bianco e nero ancora suscitare emozioni nell'era digitale e (post)*technicolor*? Possono eventi ormai molto noti (ed esplorati in lungo e in largo da cinema e letteratura) quali il Grande balzo in avanti e la Rivoluzione culturale essere visti da un'angolatura diversa? A queste domande, la lettura di *Una vita cinese. Il tempo del padre* ci permette di rispondere positivamente. Li Kunwu è un disegnatore "specializzato in cartoon di propaganda" come recita la terza di copertina, e – grazie alla sceneggiatura di Philippe Ôtié (un manager di cui viene solo detto che conosce il mandarino e nutre passione per il fumetto) – confeziona un piccolo gioiello di potenza narrativa non inferiore a quella dello strumento cinematografico. Li Kunwu – essendo nato nel 1955 – appartiene alla generazione che ha vissuto in prima linea gli anni del parossismo maoista, e nel fumetto racconta la sua infanzia e l'adolescenza a Kunming, nella provincia dello Yunnan, mentre la Cina viene trascinata negli episodi di mobilitazione delle masse tra i più significativi e tragici del XX secolo.

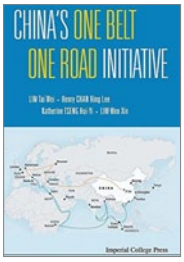
Liu Kunwu ha un padre naturale, importante quadro locale che a un certo punto della Rivoluzione culturale viene denunciato perché erede di una famiglia di ex proprietari terrieri e deve scontare anni nel campo di rieducazione per compagni che hanno perso la retta via. Ma a poco a poco, agli occhi del bambino che con stupore osserva lo strano mondo degli adulti, e le convinzioni (prima) e i dubbi (poi) del padre, la figura di Mao prende forma come la vera guida, il Padre della nazione che tutto divinamente sovrasta e che cancella – poiché di grado inferiore – le lealtà famigliari: come recita una canzone della scuola elementare riprodotta all'inizio del primo capitolo (significativamente intitolato "Rosso puro"), "l'amore materno e paterno non vale l'amore del Presidente Mao". Già dalla più tenera età Xiao Li (il piccolo Li) guarda stranito il padre che gli intima di urlare *Mao zhuxi wansui!* (毛主席万岁! – che il Presidente Mao possa vivere diecimila anni!) e presto si trova attorniato da folle urlanti il medesimo slogan, tutte protese verso la realizzazione del Grande balzo in avanti, esperimento economico che nella sua deriva quantitativa concentra gli sforzi nell'industria, abbandonando di fatto la cura della terra. Presto Xiao Li ne vede gli effetti, quando va a trovare i parenti in campagna e scopre che l'indigenza e la fame sono largamente diffuse, e comincia a intuire che ci sia qualcosa che non va, in questo strano mondo degli adulti. Ad esempio, perché mai non dovrebbero tollerare il racconto di una vecchia fiaba trasmesso dalla tata Nainai?

Ma a sgombrare il campo dai primi dubbi del piccolo Li arriva, maestoso, il fulgido esempio dello "spirito di Lei Feng" (*Lei Feng jingshen*, 雷锋精神), il compagno da emulare nelle sue azioni a servizio del popolo, per farlo avanzare sulla via del socialismo. In un crescendo dottrinario che porta i ragazzi a entusiasmarsi per una missione collettiva di costruzione di un nuovo mondo, arriva la primavera del 1966: "Ci rivelarono che i nostri nemici all'estero e all'interno si erano alleati per distruggere la nostra felicità. Solo la Rivoluzione culturale poteva ancora salvarci. Ma perché ci odiavano così tanto? E cosa voleva dire Rivoluzione culturale? A 11 anni, fui investito da un'ondata di domande prive di risposta" (p. 109). Ancora una volta, le risposte arrivano dal grande Padre della nazione, dalle sue parole contenute nel libretto rosso (*Mao Zhuxi yulu*, 毛主席语录): "A quell'età la mente è malleabile: quello che vi imprimi ci resta a lungo. A tal punto che ancora oggi, a distanza di 40 anni, posso intonare senza difficoltà le decine di canzoni contenute nel mio Yu Lu" (p. 111). Le tavole del fumetto scorrono veloci, e assistiamo alla trasformazione del bambino Li nell'adolescente che fervidamente mette in pratica gli insegnamenti di Mao. Con ironia e affetto per il ragazzo che fu, l'autore sceglie episodi che volutamente fanno sorridere, perché la Cina di oggi – basta una semplice passeggiata nelle sue metropoli per accorgersene – è andata esattamente nella direzione opposta alle azioni dei giovani guardiani della rivoluzione di allora. Avanti, al ristorante sotto casa per denunciare i vecchi nomi dei cibi e la loro raffinatezza, e per invitare a mangiare meno carne e pesce! Avanti, dal fotografo: "la cosa peggiore sono le vostre foto dei matrimoni, che scimmiottano sistematicamente l'Occidente" (p. 121)! Avanti, dal sarto: basta con gli abiti dal cattivo gusto piccolo borghese! Avanti, dal parrucchiere: basta con le acconciature elaborate, ci vuole sobrietà!

Dalle scorribande di quartiere all'annientamento psicologico e fisico del presunto nemico di classe il passo è breve: "Aah… che bello lasciarsi andare così alla follia! Ieri eravamo milioni di gocce d'acqua, oggi alimentavamo un torrente al cui impeto nulla poteva resistere, né l'antico, né il potente, né il sacro" (p. 145). Ma quando la violenza raggiunge il suo apice, improvvisamente la tavola – divenuta nera e cupa – svanisce fino a farsi pagina bianca, perché la memoria non può – o non vuole – ricordare l'indicibile e riaprire antiche ferite: "come tanti, cerco di evitare di guardare troppo indietro, di non lasciarmi trascinare dalla memoria giù per la china del rimorso" (p. 147).

Una vita cinese è un percorso catartico, che si conclude con la morte di Mao e il passaggio dall'adolescenza alla maturità, da Xiao Li a Lao Li. La tavola a tutta pagina che mostra lo sconcerto assoluto dei soldati in adunata che ascoltano la notizia della morte del Grande timoniere è un piccolo capolavoro, e trasmette più di tante parole il significato di ciò che Mao ha rappresentato per quella generazione: il senso dell'esistenza. E all'ingenuità e alla passione subentra il disincanto. Il vero capolavoro politico di Mao, in fondo, fu affidarsi ai giovani per ottenere i propri obiettivi, in un'età della vita in cui pensi che il mondo sia tuo da costruire *ex novo*, e che i vecchi siano un corpo estraneo alla società, e non semplicemente ciò che tu avrai (forse) la fortuna di diventare. E nel lettore subentra l'amarezza di constatare come la natura umana sia predisposta – forse perché ricerchiamo continuamente un senso di appartenenza – a seguire *leader* che parlano alle viscere offrendo soluzioni a buon mercato per un mondo artatamente dipinto in bianco e nero, quando invece la gestione razionale dei problemi di una realtà in (post)*technicolor* è forse l'unica limitazione del danno che possiamo pretendere, innanzitutto da noi stessi. ●

I libri recensiti in questa rubrica possono essere acquistati presso la Libreria Bodoni di via Carlo Alberto, 41, Torino.

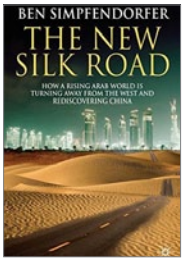


Lim Tai Wei et al. (a cura di)

China's One Belt One Road Initiative

(London: Imperial College Press, 2016)

Il volume analizza il rapporto fra la componente continentale e la componente marittima della Belt & Road Initiative, *con alcuni casi di studio dedicati ad Asia sud-orientale, Asia centrale e meridionale, Europa.*

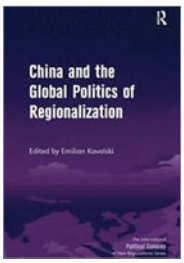


Ben Simpfendorfer

The New Silk Road. How a Rising Arab World is Turning Away from the West and Rediscovering China

(Basingstoke e New York: Palgrave Macmillan, 2009)

L'autore, capo economista per la Cina alla Royal Bank of Scotland, esamina le relazioni sempre più strette – specialmente sul terreno economico – fra la Cina e i paesi arabi.

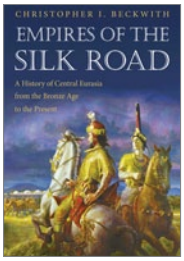


Emilian Kavalski (a cura di)

China and the Global Politics of Regionalization

(Farnham e Burlington: Ashgate, 2009)

Dedicato all'impatto della Cina sui processi di regionalizzazione, questo volume contiene capitoli sulle iniziative di Pechino in alcune delle regioni interessate dalla Belt & Road Initiative, *inclusi il Sud-est asiatico, l'Asia centrale e il Medio Oriente.*



Christopher I. Beckwith

Empires of the Silk Road. A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present

(Princeton: Princeton University Press, 2009)

Nel ripercorrere per la prima volta la storia completa dell'Eurasia centrale dall'antichità ai giorni nostri, Beckwith dimostra la centralità della regione negli sviluppi storici globali.

La Biblioteca del Torino World Affairs Institute ospita una delle più ricche e aggiornate collezioni italiane di volumi dedicati alle questioni di politica interna, relazioni internazionali, economia, storia e società della Cina contemporanea.

Dal 2012 la Biblioteca mantiene anche abbonamenti alle seguenti riviste: ***The China Journal, China Perspectives, The China Quarterly, Journal of Chinese Political Science, Mondo Cinese, Pacific Affairs, Twentieth Century China, Sulla via del Catai.***
Vi si trovano altresì copie di ***China Information, European Journal of International Relations, Foreign Affairs, Modern China, The Pacific Review.***

L'accesso alla Biblioteca è consentito a chiunque vi si iscriva in qualità di ricercatore individuale. Tutti i contenuti possono essere agevolmente reperiti mediante una ricerca sul catalogo online della Biblioteca. È possibile avere in prestito fino a tre libri per volta per un periodo di una settimana, e consultare sul posto le riviste scientifiche.

La Biblioteca è aperta il LUNEDÌ (10.00 – 13.00), MARTEDÌ (14.00 – 17.00), GIOVEDÌ (14.00 – 17.00).
Gli orari possono subire variazioni, segnalate sul sito di T.wai. Per qualsiasi informazione è possibile scrivere a info@twai.it.

OrizzonteCina è sostenuto da: Compagnia di San Paolo | International Affairs